

FACULTÉ DE DROIT DE L'UNIVERSITÉ DE LYON

LA
PROPRIÉTÉ PRIVÉE ENNEMIE

ET
LE DROIT DE PRISE MARITIME

Thèse pour le Doctorat

*Présentée et soutenue devant la Faculté de Droit de Lyon,
le Lundi 20 Décembre 1909, à 2 heures du soir,*

PAR

EMMANUEL PEILLON

Lauréat de la Faculté.



PARIS

A. PEDONE, Éditeur

**LIBRAIRE DE LA COUR D'APPEL ET DE L'ORDRE DES AVOCATS
43, RUE SOUFFLOT, 43**

—
1909

LA PROPRIÉTÉ PRIVÉE ENNEMIE

ET

LE DROIT DE PRISE MARITIME

UNIVERSITÉ DE LYON. — FACULTÉ DE DROIT

- MM. Caillemer, C * I U, doyen honoraire, correspondant de l'Institut.
Mabire, * I U, professeur honoraire.
Thaller, * I U, professeur honoraire.
Audibert, * I U, professeur honoraire.
Flurer, I U, doyen, professeur de droit civil.
Garraud, I U, professeur de droit criminel.
Appleton (Charles), I U, professeur de droit romain.
Cohendy, O * I U, professeur de droit commercial.
Pic, I U, professeur de droit international public.
Appleton, I U, professeur de droit administratif.
Lambert, A U, professeur d'histoire générale du droit français.
Bouvier, I U, professeur de science financière et de législation française des finances.
Lameire, I U, professeur d'histoire de droit public et de droit administratif.
Josserand, I U, professeur de droit civil, assesseur du doyen.
Brouilhet, A U, professeur d'économie politique.
Huvelin, A U, professeur de droit romain.
Lévy, A U, professeur de droit civil.
Gonnard, A U, professeur d'histoire des doctrines économiques et d'économie politique.
Bouvier-Bangillon, I U, professeur de procédure civile.
Becq (J.), I U, secrétaire.

Membres du jury.

Président : M. P. PIC, professeur.
Assesseurs : MM. LAMEIRE, professeur.
GONNARD, professeur.

La Faculté n'entend donner aucune approbation ou improbation aux opinions émises dans les thèses : ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

FACULTÉ DE DROIT DE L'UNIVERSITÉ DE LYON

LA
PROPRIÉTÉ PRIVÉE ENNEMIE

ET

LE DROIT DE PRISE MARITIME

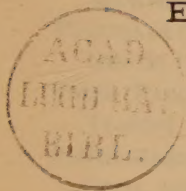
Thèse pour le Doctorat

*Présentée et soutenue devant la Faculté de Droit de Lyon,
le Lundi 20 Décembre 1909, à 2 heures du soir,*

PAR

EMMANUEL PEILLON

Lauréat de la Faculté.



PARIS

A. PEDONE, Éditeur

**LIBRAIRE DE LA COUR D'APPEL ET DE L'ORDRE DES AVOCATS
13, RUE SOUFFLOT, 13**

—
1909

A MES PARENTS

A MES AMIS

PRINCIPAUX OUVRAGES CONSULTÉS

- BÖCK (CH. DE). — De la propriété ennemie sous pavillon ennemi. — Thèse, Paris, 1882.
- BLUNTSCHLI. — Droit international codifié. — Traduct. Lardy, Paris, 1895.
- BONFILS. — Manuel de droit international, 1908.
- CALVO. — Manuel de droit international.
- CAUCHY. — Droit maritime international. — Paris, 1862 (2 vol.).
- DESPAGNET (F.). — Cours de droit international public. — Paris, 1899.
- DUPUIS (A.). — Etude sur le jugement des prises maritimes en France jusqu'à la suppression de l'office d'amiral. — Thèse, Paris, 1909.
- DUPUIS (CH.). — Le droit de la guerre maritime d'après les doctrines anglaises contemporaines. — Paris, 1899.
- FAUCHILLE (P.). — La diplomatie française et la ligue des neutres de 1780. — Paris, 1892.
- FIORE (PASQUALE). — Nouveau droit international public. — Traduct. Ch. Antoine, Paris, 1886 (3 vol.).
- FUNCK-BRENTANO et SOREL. — Précis de droit des gens. — Paris, 1877.
- HEFFTER. — Le droit international de l'Europe. — Paris, 1883.
- LÉMONON. — La deuxième conférence de la paix. — Paris, 1909.
- LORIMER. — Principes de droit international. — Laguerre, 1890.
- MALOT (H.). — Les Corsaires. — Paris, 1908.
- MARTENS (CH. DE). — Causes célèbres du droit des gens. — Leipzig, 1858 (3 vol.).
- MARTENS (G.-F. DE). — Précis du droit des gens moderne de l'Europe. — Paris, 1864 (2 vol.). Annoté par Pinheiro-Ferreira.
- MÉRIGNHAC. — La conférence internationale de la Paix. — Paris, 1900.

- NAGAOKA. — La guerre russo-japonaise (V. Revue de droit international et de législation comparée et Revue générale de droit international public), 1905.
- ORTOLAN. — Diplomatie de la mer. — Paris, 1864 (2 vol.).
- PERELS. — Droit maritime international. — Trad. Arendt, Paris, 1884.
- PISTOYE et DUVERDY. — Traité des prises maritimes. — Paris, 1859 (2 vol.).
- RAYNAUD. — Du principe du droit de prise dans la guerre maritime. — Thèse, Paris, 1859.
- RENAULT (L.). — Introduction à l'étude du droit international — Paris, 1879.
- La conférence navale de Londres. — Paris, 1909.
- SOREL (A.). — L'Europe et la Révolution française. — Paris, 1904 (6 vol.).
- TOLSTOÏ (L.). — La guerre russo-japonaise (série d'articles).
- VATTEL. — Le droit des gens, 1863.
- WHEATON. — Droit international.
- Les fondateurs du droit international.* — Paris, 1904.

Périodiques ou Recueils.

- Annuaire de l'Institut de droit international.
- Bulletin du bureau international de la paix.
- Débats (Journal des), 26 mars 1909.
- Documents diplomatiques (Livre Jaune), sur la 2^e conférence de la Paix. — Paris, 1908.
- Grande encyclopédie.
- Journal Clunet.
- Mémorial diplomatique.
- Recueil des arbitrages internationaux.
- Répertoire général alphabétique de droit français.
- Revue de droit international et de législation comparée.
- Revue générale de droit international public.
-

TABLE DES MATIÈRES

	Pages.
Introduction	9
Première partie. — Condition de la propriété privée ennemie dans la guerre maritime	13
CHAPITRE I. — Historique de la question	15
§ 1. — L'antiquité.....	17
§ 2. — Le christianisme et le moyen âge.....	20
§ 3. — Les temps modernes jusqu'à 1789.....	28
§ 4. — Les temps modernes après 1789.....	36
CHAPITRE II. — Saisissabilité de la propriété enne- mie. — Ses motifs	52
Deuxième partie. — Règles du droit de prise	87
CHAPITRE I. — A quels moments peut-on l'exercer ?	89
§ 1. — En temps de guerre	90
§ 2. — En temps de paix	95
CHAPITRE II. — Sur qui peut-on l'exercer ?	101
Caractère hostile.....	103
§ 1. — Système anglo-américain.....	103
§ 2. — Système français.....	114
Exceptions au droit de prise :	
§ 1. — Exceptions généralement admises.....	125
§ 2. — Exemptions désirables	131

CHAPITRE III. — Qui peut exercer le droit de prise et dans quelles conditions ?.....	135
§ 1. — Qui peut exercer le droit de prise?.....	135
§ 2. — Où peut-on l'exercer ?.....	145
§ 3. — Conditions secondaires.....	152
CHAPITRE IV. — Accessoires du droit de prise et reprise	156
§ 1. — Visite.....	156
§ 2. — Destruction. — Libération. — Prémption.	164
§ 3. — Reprise.....	173
APPENDICE. — Validation des prises	180
CONCLUSION	190

INTRODUCTION

La question du droit de prise se confond avec celle du respect de la propriété privée en temps de guerre maritime.

Elle est redevenue d'actualité depuis les luttes récentes — entre la Russie et le Japon, par exemple — où les opérations navales ont tenu une grande place.

Jusqu'alors on s'était préoccupé surtout de la guerre terrestre, — à Genève, à Saint-Petersbourg, à Bruxelles, à La Haye (1899). Les coutumes de la mer étaient fort incertaines et n'avaient guère progressé depuis la Déclaration de Paris (1856).

Dans les deux conférences de la Paix, puis dans celle de Londres tout spécialement, on les a re-

mises sur le tapis, examinées, précisées et codifiées pour partie, en ce qui concerne la condition des propriétés privées.

Les principes et les règles de cette condition, tels qu'ils se sont formés et développés, en un mot ce qui constitue le fond du droit de prise : tel est le sujet de notre étude.

Nous pouvions envisager la forme ou le fond de ce droit, mais sa forme, c'est-à-dire sa procédure, la manière dont il s'applique n'a qu'une importance secondaire et nous retiendra peu.

D'autre part, la question était vaste, et, pour l'approfondir, il fallait la restreindre. Nous avons laissé de côté tout ce qui a rapport aux neutres. Leurs biens ne sont pas saisissables par le fait même de la guerre. Ils ne le deviennent qu'indirectement, en suite d'une violation effective ou prétendue de la neutralité — commerce de contrebande de guerre, violation de blocus, assistance hostile ; — c'est-à-dire quand ils se rendent ennemis en pratique, par le concours apporté à l'un des belligérants.

Il faut donc distinguer les biens ennemis des biens neutres. Cela est difficile, les diplomates ont peine à s'accorder sur le critérium du caractère hostile.

Mais pour délimiter l'objet de cet ouvrage, nous appellerons, en principe, propriétés neutres : celles qui appartiennent aux citoyens et sujets des puissances neutres ; propriétés ennemies : celles qui appartiennent aux citoyens et sujets des puissances belligérantes.

C'est à propos de ces dernières que nous examinons :

L'évolution du droit de prise et les justifications de ce droit.

Les règles actuelles du droit de prise.



PREMIÈRE PARTIE

Condition de la Propriété privée ennemie dans la guerre maritime

« La civilisation ne décrit pas un cercle parfait et ne se meut pas en ligne droite. Elle est sur la terre comme un vaisseau sur la mer : ce vaisseau battu par la tempête louvoie, revient sur sa trace, tombe au-dessous du point d'où il est parti ; mais enfin, à force de temps, il rencontre des vents favorables, gagne chaque jour quelque chose dans son véritable chemin et surgit au port vers lequel il avait déployé ses voiles. »

(CHATEAUBRIAND, *Etudes historiques.
Exposition*).

CHAPITRE PREMIER

Historique.

Les peuples et les individus sont jaloux.

Chacun veut tout pour soi.

Et même sans qu'une question sérieuse les sépare, ils trouveront un prétexte pour se nuire.

Les peuples primitifs surtout, comme les enfants, se querellent pour des riens. Pour eux, la guerre est un plaisir, un jeu autant qu'une industrie ; c'est le plus bel emploi d'une activité virile. Ils préfèrent le danger d'une expédition à la fatigue du travail. Ce que leur pays ne produit pas, ils le prennent au voisin. Comme chez les nègres, les indiens, les bédouins pillards de notre époque, le guerrier qui revenait chargé de dépouilles, paraissait à sa peuplade puissant et respectable.

De plus, la vie a pour eux moins de valeur que pour nous. Il est certain qu'elle en prend à mesure qu'un peuple se civilise. A quoi cela tient-il ? Peut-être les jouis-

sances du bien-être nous attachent plus à l'existence ? Peut-être les barbares réfléchissent-ils moins que nous ? Ils se battent parce que c'est le premier mouvement, parce que leur instinct de bêtes sauvages les y pousse, sans qu'ils songent aux conséquences.

La guerre est donc née spontanément avec la première dispute.

C'est un phénomène naturel de la vie sociale, un instinct. C'est aussi un besoin comme la chasse.

Ainsi, à la violence des mœurs, la nécessité donnant une direction, les peuples vivaient de la guerre.

L'invention du premier bateau n'y changea rien.

Elle ouvrit un champ plus vaste aux entreprises belliqueuses.

Les conditions de la lutte différèrent avec le milieu, son caractère au fond resta le même.

Assurément, les premiers navigateurs, en combattant, ne pensaient même pas que leur situation pût être un jour réglée par des lois juridiques. En avaient-ils seulement la notion ?

La vie, les biens du vaincu étaient le bénéfice du vainqueur, qui se les attribuait par tous les moyens possibles. La fourberie, qui procurait la victoire à l'un des partis, était sans doute aussi glorieuse pour son auteur qu'un acte de bravoure.

La force, la légitimité de tous les moyens étaient le seul droit de la guerre maritime, ou terrestre.

La force ne primait pas le droit ; elle était le droit.

Dans la lutte, qui en avait le profit en avait l'honneur.

§ 1. — *L'Antiquité.*

Si les usages belliqueux s'humanisent pendant l'antiquité, le progrès n'est guère appréciable.

Le travail est bon pour les esclaves ; la guerre, pour les citoyens libres. D'ailleurs, elle est plus lucrative.

Les peuples maritimes écument la mer, comme les nomades, par leurs razzias, ravagent l'intérieur des terres.

Les Phéniciens, les Tyriens, les Carthaginois, les Grecs pendant les premiers siècles de leur histoire, devaient ressembler fort aux pirates barbaresques : mettant à sac les navires et les bourgades côtières, enlevant les femmes et les enfants pour les réduire en esclavage.

Naturellement, ils ne respectaient pas plus les naufragés. C'était une bonne aubaine.

Cependant, le développement économique et intellectuel de la Grèce tempéra la rigueur des anciennes coutumes. La prospérité rend magnanime, surtout quand la philosophie, de son côté, adoucit les mœurs.

Les Rhodiens donnèrent l'exemple ; les Grecs, et plus tard les Romains, le suivirent. La piraterie fut réprimée ; le naufragé fut traité comme un hôte ; Ulysse ne fut-il pas bien accueilli chez les Phéaciens ?

Mais, en général, comme le principe de l'indépendance et de l'égalité des nations n'existe pas : l'étranger c'est l'ennemi. Le droit de prise est illimité, comme tous les droits du vainqueur. Et si quelques tempéraments y sont apportés par des lois généreuses, c'est entre peuples de même race, et parce qu'il est utile à la cité d'avoir de bons rapports avec ses voisins.

Quand elle manquait d'argent, Athènes elle-même revenait aux vieux errements ; ses navires partaient en croisière pour dépouiller amis et ennemis. Et Solon comme Agésilas, recommandait le brigandage (1).

Rome ne fut guère plus douce aux étrangers. Elle fut virtuellement en lutte avec tous les peuples qui n'ont pas avec elle, traité d'alliance ou d'amitié :

Et Gaius précise juridiquement la théorie du droit de prise, lorsqu'il écrit : « *Quæ ex hostibus capiuntur, jure gentium, statim capientium fiunt.* »

Ainsi, de par le droit des gens, ce que l'on prend sur l'ennemi devient immédiatement la propriété du « preneur » et ce droit est tellement fort que les hommes libres tombent aussi en esclavage. « *Adeo quidem et liberi homines in servitutem deducantur* » (Gaius Frag. 5 § 7, Dig. lib. 44, tit. 4).

Il est donc certain que les Romains, pas plus que les autres nations antiques, n'eurent de doute sur la légiti-

(1) Une loi de Solon compte au nombre des associations licites celles qui ont pour but le brigandage.

mité des spoliations exercées par les soldats au détriment des particuliers. C'était un droit, au sens juridique et même philosophique du mot, et Cicéron le justifie. « *Neque est contra naturam spoliare eum si possis, quem honestum est necare* ». Qui peut le plus, peut le moins.

Cependant une théorie s'était introduite, limitant le droit de prise à l'avantage des propriétaires romains : c'est le *jus postliminii*. L'objet pris par l'ennemi redevenait le bien de son ancien propriétaire, après la reprise ; de même le citoyen captif, qui était délivré ou parvenait à s'évader, était censé n'avoir jamais perdu sa qualité de « *civis romanus* » et d'homme libre.

D'aucuns prétendent que le droit de *postliminie* ne s'appliquait pas aux navires : ceux-ci étant censés n'avoir jamais changé de propriétaire, s'ils étaient repris avant d'avoir été mis en lieu sûr « *intra præsidia* », par l'ennemi. Par contre, le navire une fois conquis définitivement par le capteur et mis en sûreté, son propriétaire perdait tout droit sur lui, et la capture appartenait à celui qui parvenait à la reprendre dans la suite.

Nous retrouverons ces règles à propos de la rescousse ; car le peu de droit international, dégagé par le bon sens romain, a longtemps survécu et laisse encore des traces profondes dans les législations et les systèmes actuels.

Les Romains avaient donc réalisé quelques progrès dans le sens du respect de la propriété privée sur mer. La pira-

terie était condamnée et la guerre de Pompée lui avait porté un coup terrible. Les naufragés et leurs biens n'étaient plus à la merci des riverains. Enfin les citoyens ne perdaient pas sans retour leurs navires, tant qu'il y avait espoir de les reprendre.

Mais, en principe, le bien de l'ennemi est celui du vainqueur.

§ 2. — *Le Christianisme et le Moyen âge.*

L'antiquité païenne ne vit jamais dans l'étranger qu'un ennemi. La religion rendait les peuples hostiles. Les dieux protecteurs d'une cité étaient les irréconciliables adversaires de ceux des autres.

Rome était parvenue à unifier l'Empire ; mais elle avait adopté toutes les divinités des peuples soumis. Dans cet étrange amalgame de religions, tout s'était écroulé. La foi avait disparu, qui fait les grandes choses. L'« *orbis romanus* » se serait disloqué rapidement sans la force des anciennes institutions. La décadence fut longue. L'Etat essayait de l'enrayer en centralisant de plus en plus le pouvoir, comme il le fait toujours en pareille occurrence.

Une fois l'Empire décomposé par les infiltrations des barbares, ses provinces devenues indépendantes auraient formé des Etats ennemis. Et ces Etats auraient repris, avec leurs cultes disparates, les conceptions xénophobes des

anciens peuples. Il fallait qu'un nouveau lien, une grande pensée commune les rapprochât.

Mais au sein du chaos une autre religion était née.

Les Évangiles prêchés à toutes les nations disaient « Aimez-vous les uns les autres ». Saint Paul écrivait aux Ephésiens : « *Gentes esse coheredes, et concorporales et participes promissionis ejus, in Christo Jesu per Evangelium* ». L'idée de fraternité humaine pénétra insensiblement dans les esprits. Mais les mœurs restaient violentes.

Même, les invasions apportèrent une recrudescence de barbarie dans les luttes. Les guerres se multiplièrent entre les princes et les chefs qui s'étaient partagé l'Empire. Elles devinrent plus cruelles ; car les grands principes du droit romain disparurent peu à peu. Mais le christianisme avait mis dans l'esprit des peuples comme un levain, d'où les idées de charité, de philanthropie, de solidarité, devaient naître avec une ampleur, une force que les théories stoïciennes n'auraient jamais pu leur donner.

L'œuvre était difficile. Elle fut longue. Elle continue encore.

Il fallait d'abord faire respecter la propriété des neutres et mettre fin aux criminelles manœuvres des habitants et des seigneurs riverains qui attiraient à la côte les navires par de faux signaux, pour les piller après le naufrage. Il fallait restreindre aussi la liberté des guer-

res privées, cause sur mer, comme sur terre, d'une multitude d'abus (1).

Les progrès apparaissent surtout après le x^e siècle.

A) Les conciles de Rome (1078), de Latran (1179), lancent l'anathème sur qui profite du droit de naufrage.

Et les empereurs germaniques Frédéric I^{er} et Frédéric II, le roi de France Saint-Louis, la république de Venise, dans leurs édits, leurs statuts criminels, frappent les coupables. Certaines villes, dont les marchands fréquentent les marchés de l'île de Gottland, décident, au xiii^e siècle, de bannir de leur association les cités qui ne font pas respecter les règlements protecteurs des naufragés.

Naturellement, toutes ces mesures ne profitaient pas aux ennemis, pirates, infidèles.

B) D'autre part, les guerres privées désolaient l'Europe. Les barons se donnaient de beaux coups d'épées et ruinaient le peuple. Les armateurs se vengeaient sur les vaisseaux de tel port, des préjudices qu'un navire du même pays leur avait causé.

Et dans le cas de guerre nationale — s'il est permis d'employer un tel mot pour cette époque — c'étaient

(1) M. Henri Malocite deux aventuriers, Guinimer et Eustache le Moine, qui, prenant le titre d'« archipirates boulonnais », eurent une réelle puissance. Guinimer commande pendant la première croisade la flotte de Godefroi de Bouillon. Eustache le Moine offre tour à tour ses services à Jean sans Terre et au roi de France et les tient en échec.

encore les vaisseaux marchands qui étaient à la peine et au profit.

Cependant, l'usage des lettres de représailles, — par lesquelles le prince autorisait les armateurs à se payer sur leurs ennemis et concurrents, du mal dont ils se plaignaient, — se restreignit peu à peu. Car on obligea les capteurs à rendre compte de leurs prises. Et dès lors « ils eurent moins de goût pour les représailles ».

Les lettres de marque, au contraire, se distinguèrent des lettres de représailles, — avec lesquelles elles se confondaient au début, — et se multiplièrent.

Les corsaires, c'est-à-dire ceux qui obtenaient ces lettres de marque, concouraient ainsi aux guerres publiques. Ils étaient même plus que des partisans ordinaires ; ils constituaient la plus grande partie des forces navales de cette époque.

La course était un progrès, un mode régulier d'armement, réglementé par les ordonnances et les lois, contrôlé, dans son exercice, par des juridictions spéciales.

Une réminiscence du droit romain fit attribuer les affaires maritimes, et par suite le jugement des prises à des magistrats spéciaux, consuls, jurés, anciens alcades de la mer, prud'hommes de la mer, etc. Ils étaient constitués pour chaque port, ou rattachés comme en France et en Angleterre, à l'amirauté.

Les textes de ce temps-là sont en effet assez sembla-

bles, à cause de l'uniformité des relations maritimes : « Assises de Jérusalem » et « Gorgos » d'Islande au xii^e siècle, statuts de Venise, des villes hanséatiques, ou de Gênes au xiii^e et au xiv^e au xv^e, lois de Barcelone et de Venise, enregistrent et précisent les coutumes de plus en plus juridiques et humanitaires.

Enfin, les « Rôles d'Oléron » et le « Consulat de la Mer » recueillent les décisions des juridictions navales et les règles qu'elles ont dégagées.

Nous résumerons ce qui en ressort pour le droit de la guerre maritime au moyen-âge.

ETAT DU DROIT DE LA GUERRE MARITIME AU MOYEN-ÂGE

Les représailles. — Pour les empêcher de dégénérer en piraterie, les Etats nomment des « *conservateurs de la paix* » qui proposent aux parties leurs bons offices.

Si elles refusent, elles doivent attendre un délai avant de commencer les hostilités.

Plus tard on exigea même la permission du souverain. Celui-ci en profitait pour juger le cas et tenter un accord diplomatique.

C'était déjà une entrave mise aux déprédations dont souffrait le commerce maritime.

La course en fut une autre.

Mais sa réglementation fut très imparfaite.

Lentement l'idée de corsaire se dégagea de celle de

pirate. Il faut avouer, qu'en pratique, ce n'était guère différent.

Une fois muni de lettres de marque, le commandant du navire songe surtout à piller les ennemis. Et sans doute il confond souvent des neutres avec eux, puisque, dès 1298, le « *breve curiæ maris* » de Pise impose au corsaire un cautionnement, pour garantir les neutres d'hostilités (1). En 1316, Gênes prend une semblable mesure, et de même, plus tard, les villes hanséatiques, Brême, Hambourg et Lübeck.

Le Consulat de la Mer, de son côté, distingue déjà trois sortes d'escadres :

1° Les unes, formées par les vaisseaux du roi, ont des officiers nommés par lui ;

2° D'autres, équipées par des villes, ont un chef *approuvé* par la Couronne ;

3° Les troisièmes sont armées par les particuliers et l'Etat n'y a aucune autorité.

Les véritables corsaires rentrent dans la troisième catégorie ; mais les vaisseaux de la seconde s'en rapprochent beaucoup.

C'est seulement au début du xiv^e siècle que la France, l'Angleterre et les Deux-Siciles obligent l'armateur à recevoir le consentement de l'amiral, pour faire la course, et le soumettent à sa juridiction. L'obligation d'une cau-

(1) Les compatriotes n'étaient pas mieux respectés, d'ailleurs. V. H. Malot.

tion ne fut *imposée* qu'en 1674, par ordonnance du 23 février ; l'ordonnance de Charles VI n'en faisait pas une condition essentielle.

La *reprise* ou recousse est possible, suivant le Consulat de la Mer, tant que le navire n'a pas été mis en sûreté. Le propriétaire paie un droit proportionnel à la valeur de la prise pour le recouvrer.

Une autre opinion fait déchoir le propriétaire de ses droits, quand un certain laps de temps — 24 heures ou plus — s'est écoulé, depuis que la prise est aux mains de l'ennemi.

La *condition de la propriété privée* est subordonnée au caractère hostile.

L'on ne confond plus, comme autrefois, l'étranger et l'ennemi.

Mais « lorsqu'un navire allant ou venant, ou étant en « course, rencontre un navire marchand, si ce dernier « appartient à des ennemis ainsi que sa cargaison, il est « inutile d'en parler parce que chacun est assez ins- « truit pour savoir ce qu'il doit faire ».

Le cas est net.

Il y aurait difficultés si le navire ennemi était chargé de marchandises neutres, ou si le navire neutre avait une cargaison ennemie. Dans ces hypothèses, ce qui est ennemi est seul saisissable. — Par exception, on peut couler le navire ami, qui refuse de transporter au port indiqué, sa cargaison ennemie.

Pour faire observer ces règles et assurer le respect de la propriété neutre, sont instituées la caution et les juridictions spéciales dont nous avons parlé. — L'amiral, que les armateurs ont nommé, se prononce sur la validité des prises d'après les papiers du bord et, à défaut, le serment des parties. Un juge nommé par les intéressés ne devait guère être impartial. Mais enfin, en cas de contestations, il y avait les tribunaux des consuls. —

Durant cette longue période du moyen âge a donc commencé une réglementation sérieuse du droit de prise et l'on est arrivé à des solutions raisonnables. Quelques traités ont même été passés.

En 1406, Henri IV d'Angleterre et Jean Sans-Peur, duc de Bourgogne, conviennent que le capitaine neutre n'aura pas droit au fret de la marchandise ennemie qu'il transporte.

Malheureusement le traité de 1463 entre Edouard IV d'Angleterre et François duc de Bretagne marque un pas en arrière : Les marchandises de l'un des deux Etats trouvées à bord d'un navire ennemi seront de bonne prise. L'Angleterre, qui prévoit déjà ses destinées maritimes, invente le principe néfaste qui corrompra le droit de toute la période suivante et laissera des traces jusqu'au XIX^e siècle. « Navire ennemi confisque robe d'ami. »

§ 3. — *Les temps modernes jusqu'à la Révolution française.*

Ainsi, dans la période médiévale, de grands progrès sont accomplis.

La coutume, chez tous les peuples civilisés, a évolué dans le sens du respect de la propriété neutre. Elle a même, en principe, réfréné les abus de la course et mis fin aux guerres privées.

Des textes législatifs ont fixé la coutume et une orientation inconsciente, vers la réglementation internationale de la guerre maritime, est apparue dans les traités.

Il semblerait que dans les siècles suivants le mouvement eût dû continuer.

Les études de droit romain et les discussions philosophiques de la Renaissance eurent peu d'influence sur la condition de la propriété privée.

Mais les circonstances de milieu se modifièrent considérablement et créèrent de nouvelles tendances.

Les marines européennes prirent un essor prodigieux. Espagnols et Portugais, surtout après Vasco de Gama et Christophe Colomb, partirent à la découverte des terres nouvelles. Les puissances rivales envièrent aux rois très catholiques la possession de cet Eldorado, qui leur eût prodigué des trésors, s'ils avaient accepté les services du Gênois Colomb.

De son côté, la Péninsule, suivant l'usage d'alors, entendit se réserver, à elle seule, l'exploitation des Indes occidentales.

De là une lutte. *La rivalité commerciale cause les guerres* (1).

Chaque peuple cherche à anéantir la richesse du voisin. Il pense que la sienne en est accrue d'autant.

La course apparaît comme un bon moyen.

« L'instrument de nuisance » qu'elle était devint, pour l'Etat, la meilleure ressource guerrière contre le commerce ennemi. L'armateur y trouvait aussi son avantage dans la conquête des galions et des riches bâtiments de commerce.

Cela ne veut pas dire que le corsaire jouit de toutes libertés. En principe, ses droits étaient même sévèrement réglementés, aux ^{xvi}^e et ^{xvii}^e siècles.

Le cautionnement devient obligatoire pour les corsaires et leurs prises sont jugées par des commissaires du roi. Mais on ne les molestait pas et leurs juges n'étaient point sévères.

Ils étaient trop utiles à l'Etat pour que l'on cherchât à retenir leur ardeur.

(1) Surtout à cette époque où les théories mercantilistes font croire :

Que les métaux précieux sont la seule véritable richesse, que le commerce et les industries de luxe sont les meilleurs moyens de les attirer dans un pays;

Et qu'une nation ne peut s'enrichir qu'aux dépens des autres.

Bien au contraire, on la stimula.

Et non seulement par la complaisance des juridictions des prises ; mais par des dispositions législatives : ainsi, par un édit de 1584, Henri III déchargea de toute responsabilité les corsaires dont l'équipage aurait commis des déprédations, à la seule condition qu'ils ne fussent pas présents, ou complices. Autant valait dire « ne vous gênez pas ».

Les corsaires n'y manquaient point.

Cependant, au début du xvii^e siècle, un texte va contre la tendance générale. En 1604, Achmet, empereur des Turcs, et Henri IV, roi de France, passèrent un traité, où la marchandise était reconnue insaisissable sous pavillon ami. On ne retrouvera une pareille disposition qu'un siècle plus tard, à la paix d'Utrecht.

L'Angleterre avait donc, dès la fin du xv^e siècle, donné le mauvais exemple et les autres puissances ne voulurent pas être dupes. L'Europe en revint aux anciens errements et, à la fin du xvii^e siècle, l'ordonnance de Colbert sur la marine, codifiant les coutumes nouvelles, autorise la capture des navires neutres chargés de marchandises ennemies.

C'est le règne de la maxime : « *Robe ennemie confiscue robe et navire amis*, » système de l'Infection hostile.

Il est vrai que l'ordonnance de 1681 ordonnait aussi aux corsaires de fournir caution effective en argent.

Mais son autre disposition compensait largement les embarras qu'elle leur causait.

La mesure était dure pour les neutres.

Les édits précédents sous Louis XIII et même sous Louis XIV, en 1645 et 1650, se bornaient à confisquer la marchandise ennemie.

Les tribunaux, eux-mêmes, se montrèrent plus cléments et la règle de 1681 ne fut pas toujours appliquée.

Son excuse était dans l'attitude arrogante et hostile du gouvernement britannique. C'était une réponse à ses prétentions à l'hégémonie maritime, à la théorie du « Mare clausum » proclamée par John Selden (1584-1654) et mise en pratique par l'acte de navigation (1651) de Cromwell contre les Hollandais (1).

Le Roi Soleil se sentait aussi puissant que son cousin d'Angleterre et ne voulait pas être en reste avec lui.

L'excès des mesures prises, de part et d'autre, amena une réaction.

Les Hollandais étaient entre leurs puissants voisins

(1) L'acte de navigation interdit le transport des produits coloniaux anglais dans la métropole, par des navires étrangers. Les vaisseaux des nations européennes ne peuvent importer en Angleterre que des produits de leur sol, ni se livrer au commerce de cabotage ou de pêche dans les eaux britanniques. Enfin, les armateurs anglais ne doivent équiper leurs bâtiments qu'avec des matelots anglais. — L'acte de navigation ne fut rapporté qu'en 1849.

comme un pot de terre entre deux pots de fer : « Rouliers de la mer », leur principale industrie était le transport des produits d'un pays à l'autre ; l'acte de navigation leur interdisant le commerce en Angleterre, leur avait fait déjà beaucoup de mal.

La continuation d'une politique aussi cruelle pour la neutre, les eût complètement ruinés.

Aussi, mirent-ils tout en œuvre, pour faire adopter le principe « navire libre, marchandise libre ».

Les anciens usages n'étaient d'ailleurs pas totalement oubliés et même le traité passé entre Henri IV et Achmet, avait été imité :

en 1650 par la Hollande et l'Europe ;

puis par différents traités de Louis XIV, aux Pyrénées en 1659, à Nimègue, à Utrecht en 1713.

Cromwell lui-même en avait signé un avec le Portugal, et les Pays-Bas avec Charles II en 1668 et 1674.

A partir de la paix d'Utrecht, la France respecta les navires neutres. La Grande-Bretagne, qui n'y trouvait pas suffisamment son avantage, continua à faire bon marché de tous les principes.

Néanmoins, la maxime « *Navire libre, marchandise libre* », fut souvent appliquée dans les traités. Cela eût été très beau si, par un sentiment d'équilibre et d'harmonie (qui s'accordait bien avec l'intérêt des corsaires), on n'en eût ajouté une seconde : « Navire ennemi, marchandise ennemie ».

La pratique oscillait entre cet usage et celui du Consulat de la Mer, auquel on revint en 1744.

Le système du Consulat de la Mer était plus juridique et plus équitable. On voulait faire tout le mal possible à l'ennemi : on prenait donc ses navires, mais on respectait la cargaison qui ne lui appartenait pas ; on s'emparait des marchandises hostiles transportées par des neutres, mais on ne molestait pas ces derniers.

Seulement, le nouveau système dispensait le capteur de toute ventilation. Tout ce qui se trouvait sur le navire ennemi devenait son butin. C'était un nouvel encouragement donné à la course.

D'autre part, le neutre savait à quoi il s'exposait en confiant son bien à des belligérants. Cela devait faire beaucoup de tort à la marine marchande de l'ennemi ; et, s'il n'avait pas une flotte considérable, on pouvait l'affamer — vu la difficulté des transports et des approvisionnements par terre à cette époque, — ou l'obliger à se soumettre aux exigences des armateurs et des commerçants neutres. De toutes façons on lui faisait grand tort, et les restrictions apportées au commerce des nations amies étaient compensées par une augmentation de trafic sur leurs propres navires.

La paix de Versailles en 1783 vint à nouveau confirmer cette règle, déjà proclamée par Louis XVI le 26 juillet 1778 et dans son traité (2 février 1878) avec les nouveaux Etats-Unis.

La conduite de l'Angleterre, pendant la guerre de l'indépendance américaine, avait été si vexatoire pour les tiers, qu'une ligue des neutres se forma en 1780.

La Russie proclama la liberté de la marchandise ennemie sur les navires neutres ; et les Etats-Unis, l'Espagne, la France, la Prusse, l'Autriche, le Portugal, les Deux-Siciles, adhèrent à son manifeste ; la Hollande aussi, après quelques hésitations (1).

Fortement réorganisée sous Louis XVI, notre flotte put avec avantage lutter contre celle des Anglais et les colonies américaines triomphèrent. La Grande-Bretagne dut acquiescer au principe, qui avait coalisé contre elle toute l'Europe.

Et les Etats-Unis en spécifièrent l'application dans leurs traités de 1782 avec la Hollande, de 1783 avec la Suède, de 1785 avec la Prusse.

Dans celui de 1785, ils allèrent même jusqu'à abolir la course entre eux et la Prusse. C'était prématuré et l'on a qualifié cet acte de « véritable curiosité diplomatique ». De plus, et souvent on l'a fait remarquer, la flotte de l'Union était presque inexistante et celle de la Prusse à peine formée. Les conflits n'étaient guère probables.

(1) L'idée de cette ligue fut conçue par Catherine II, mais c'est la politique de M. de Vergennes, cherchant à s'opposer aux manœuvres du cabinet britannique contre la France, qui en fut le facteur principal. V. Fauchille, *La diplomatie française et la ligue des neutres en 1780*. Paris, 1893.

Pourtant il y avait là une idée.

Idée peu nouvelle, dira-t-on. Mably en 1748, Hübner et Galiani après lui avaient déjà condamné la course.

La clause inspirée par Franklin eut au moins le mérite de mettre la théorie en pratique. Elle étonna. Et peut-être la course n'est-elle abolie que sur les propositions de juristes frappés de ce premier essai ?

Toujours est-il qu'il ne fut pas renouvelé. L'on était à la veille de la Révolution française, où les pensées les plus généreuses furent étouffées par des luttes sans merci, quittes à renaître en des temps moins troublés.

*
* *

Le bilan des réformes de la guerre maritime, en ces trois siècles, est donc assez faible.

La réglementation de la course n'a pas été bien modifiée.

On avait fixé, notamment dans l'ordonnance de Colbert imitée dans toute l'Europe, les règles et tarifs de res-cousse.

Enfin, un principe, inférieur en équité, mais supérieur en pratique à celui du Consulat de la Mer, était né pour faire respecter la propriété privée des neutres :

« Navire ennemi, marchandise ennemie ; navire libre, marchandise libre ». Des conventions internationales en assez grand nombre l'avaient admis.

Il fallait encore longtemps pour habituer les esprits à l'opinion de Wolf, que l'état de guerre « n'existe pas » pour les neutres.

§ IV. — *Les temps modernes depuis la Révolution française jusqu'à nos jours.*

Les précurseurs. — Au cours de la période précédente, si les résultats civilisateurs furent peu importants, au point de vue qui nous intéresse, il se forma du moins un courant d'opinion.

Les philosophes, Rousseau, Voltaire, les physiocrates et les encyclopédistes eurent une influence générale.

Mais plus particulièrement, des hommes imbus des mêmes sentiments humanitaires, des mêmes croyances économiques et sociales, voulurent introduire les tendances de leur époque dans le droit international.

Le premier, l'abbé de Mably attaqua, nous l'avons vu, l'institution même de la course.

Ses abus avaient causé déjà des protestations.

Mably, dans son « Droit public de l'Europe fondé sur les traités », la condamna dans son principe :

« En interdisant le commerce, dit-il, on veut nuire à son ennemi, et on aurait raison, mais on a tort si par cette conduite on se fait à soi-même un préjudice égal à celui qu'on veut causer à son ennemi. » Et c'est le cas.

« Nous regarderions avec horreur une armée qui ferait
« la guerre aux citoyens et les dépouillerait de leurs
« biens ; ce serait violer le droit des gens et toutes les
« lois de l'humanité. Or, je demande comment ce qui
« serait infâme sur terre peut devenir honnête ou du
« moins permis sur mer ? Pourquoi les corsaires au-
« raient-ils des privilèges que n'ont pas les Talpaches et
« les Pandoures ? »

Ne voilà-t-il pas le procès engagé en bonne et due forme ?

Mably va jusqu'à nous assurer que tous les négociants seraient heureux d'apprendre la suppression de la course.

Vattel (1714-1767) admet qu'on saisisse les biens des sujets ennemis mais non ceux des neutres, sauf en cas de contrebande de guerre ou de violation de blocus. Si l'on saisit des biens ennemis à bord d'un navire neutre, on doit, à ce neutre, le fret. La visite est légitimée par le droit de confisquer la contrebande, mais elle doit, autant que possible, se borner à l'examen des papiers. A bord d'un vaisseau ennemi les effets neutres doivent être respectés, mais tant pis pour leur propriétaire s'ils dépérissent, il s'y est exposé.

En somme, cette doctrine est assez libérale et Vattel paraît la baser tout entière sur ce que, « ne prenant aucune part à ma querelle, les peuples neutres ne sont
« pas tenus de renoncer à leur trafic pour éviter de

« fournir à mon ennemi les moyens de me faire la guerre ».

En 1782, Galiani (1728-1787) reprend la thèse de l'abbé de Mably, comme Linguet l'avait fait, montrant que la course ruine les Etats sans résultat pour la guerre et ne profite qu'à ceux qui l'entreprennent.

Et, au-dessus de toutes ces protestations, la voix de Rousseau avait proclamé que la guerre était un rapport d'Etat à Etat et que les particuliers ne sont ennemis qu'en tant que soldats.

Nous ferons à Martin Hübner (1724-1795), qui publia en 1759 son traité « De la saisie des bâtiments neutres », une place à part en faveur de sa théorie sur la territorialité des navires (quoique Lampredi l'ait critiquée sévèrement). Il pose, comme prémices, que l'on doit respecter le territoire ennemi. Assimilant les navires aux places, c'est-à-dire aux lieux où « réside par excellence » la souveraineté des princes, il affirme leur inviolabilité.

Il en résulte qu'« il revient au même d'enlever des effets sur un navire neutre ou de les enlever sur territoire neutre », et les marchandises ennemies doivent être affranchies de la confiscation.

Quant aux propriétés neutres transportées sous pavillon ennemi, elles sont insaisissables par nature.

Les conclusions de Hübner sont rigoureusement logiques, et son ingénieuse fiction aboutissait aux principes adoptés un siècle après lui au Congrès de Paris.

Ayant ainsi élargi leurs droits, il devait fixer aux neutres leurs devoirs.

1° Ils doivent ne pas se mêler aux hostilités et, par conséquent, ne pas fournir aux belligérants d'objets qui aient « avec la guerre un rapport direct, immédiat et décisif ». Toute la théorie de la contrebande de guerre est là ;

2° Ils doivent conserver une « exacte » impartialité : par conséquent ne pas forcer le blocus. Le port est censé appartenir à la nation qui « tend à se rendre maîtresse de la place ». Pour cela, il faut bien que le blocus soit effectif.

Enfin, Hübner admet le droit de visite, comme conséquence du droit de guerre. Son but est d'exempter « les navires neutres des rigueurs que les vaisseaux de guerre ou les navires armés en course peuvent et doivent exercer contre les bâtiments ennemis ». Mais l'examen doit se borner aux papiers du bord, et « dans le cas d'un véhément soupçon de leur fausseté », seulement, il serait permis de jeter un coup d'œil léger sur le navire et l'équipage.

Lampredi (1732-1793), dans son ouvrage « sur le commerce des peuples neutres en temps de guerre », va encore plus loin. Il n'admet pas même la distinction des marchandises en deux catégories, dont l'une est prohibée en temps de guerre sur les navires neutres. L'état de guerre, pour lui comme pour Wolf, « n'existe pas »

pour les neutres. D'autre part, les belligérants peuvent empêcher qu'on n'apporte des renforts à l'ennemi. Le maintien simultané des deux droits étant impossible, il accorde la préférence à celui des belligérants, dont la violation aurait des conséquences plus graves. — C'est pour le moins assez bizarre. — Quant à la visite et à la condition de la marchandise neutre sous pavillon ennemi, il professe des sentiments semblables à ceux de Hübner.

Tous les publicistes, qui ont laissé un nom au ^{xviii}^e siècle, étaient donc favorables au respect de la propriété neutre, dans la plus large mesure.

Beaucoup désiraient l'abolition de la course.

Certains rêvaient à l'inviolabilité absolue de la propriété privée en temps de guerre, sur mer comme sur terre.

Déjà ils entraînaient l'opinion publique.

Les événements produisirent un revirement soudain.

LES PROJETS DE LA RÉVOLUTION. — LEUR AVORTEMENT.

Dominée par l'esprit généreux et philosophique de cette époque, qui voulait le bonheur du genre humain tout entier, l'Assemblée législative voulut réaliser les rêves des penseurs.

Le 30 mai 1792, M. de Kersaint, au nom de plusieurs comités, propose, non-seulement l'abolition de la course, mais encore :

Qu'il soit « défendu aux vaisseaux de guerre de l'État
« de prendre aucun bâtiment particulier de commerce
« appartenant à l'ennemi, à moins qu'il ne soit armé en
« guerre ».

La peine des corsaires serait la mort ; ils étaient considérés comme pirates.

La France était déjà en guerre de tous côtés, le moment était mal choisi pour une mesure pacifique.

Vergniaud démontra que c'était folie de désarmer en face d'ennemis, qui ne chercheraient pas à faire assaut de générosité.

Seul fut adopté le dernier article :

« Le pouvoir exécutif est invité à négocier avec les
« puissances étrangères pour faire supprimer, dans les
« guerres qui pourraient avoir lieu sur mer, les armes
« en course et pour assurer la libre navigation
« du commerce. »

Mais, dans la discussion, on avait contesté jusqu'à la légitimité et les effets pratiques du droit de prise.

Des pourparlers eurent lieu entre Louis XVI et diverses puissances : l'Autriche, quoique en lutte avec nous, était favorable au projet ; les Etats-Unis, la Toscane et Gênes, le Danemark, le Portugal aussi. L'Espagne ne demandait pas mieux, dès qu'elle serait « d'accord avec l'Angleterre ». Lord Granville ne répondit pas au vœu général et l'attitude du cabinet britannique fit avorter la réforme.

Seules les villes hanséatiques de Hambourg et Lübeck s'engagèrent, en cas de guerre contre la France, à ne pas armer en course. Un décret de la Convention (29 mars 1793) édicta envers elles la réciprocité.

Dans les luttes qui suivirent, la pratique fut loin de répondre à d'aussi beaux projets.

La violence de la Révolution française épouvanta les monarchies voisines et nul moyen ne parut illicite contre une nation, qui s'était placée « en dehors de toutes les « lois divines et humaines », comme le proclamait Brunswick.

L'Angleterre surtout, qui voulait prendre sa revanche du traité de Versailles, se montrait acharnée.

La Convention lui déclara la guerre.

Comme les puissances n'avaient pas répondu à la proposition que la France leur avait faite d'abolir la course et que notre marine était désorganisée, le Conseil exécutif encouragea la course. On glorifia pompeusement les corsaires, et, pour les encourager, non seulement on leur abandonna entièrement leurs prises, mais on leur promit des récompenses. Pour valider les captures, on rendit compétents les tribunaux de commerce ou de district, qui devaient se montrer pleins de complaisance.

Le mot d'ordre était clair : « protéger » le commerce français, « ruiner » celui de l'Angleterre.

Pour mieux atteindre l'ennemi, on sacrifia même les neutres.

Le Directoire décrète, le 2 frimaire an V, que « le pavil-
« lon de la République française en usera envers les
« bâtiments neutres, soit pour la confiscation, soit pour
« la visite ou préhension, *de la même manière qu'elles*
« (les puissances) *souffrent que les Anglais en usent à*
« *leur égard* ».

Et comme l'Angleterre, selon son traité du 25 mars 1793 avec la Russie, déclare qu'elle veut « fermer aux vais-
« seaux français tous les ports des puissances coalisées », interdire l'importation de toutes provisions de guerre ou de bouche en France, et empêcher d'autres « puissances », les neutres, de protéger les propriétés françaises ; de représailles en représailles on pouvait aller loin. Le 7 janvier 1798, tout bâtiment chargé de marchandises anglaises fut déclaré de bonne prise. *

Ce fut la mesure extrême du Directoire. L'opinion et le Gouvernement s'aperçurent que l'on avait empêché, au profit des corsaires, le recrutement des équipages de l'Etat, que les neutres avaient fui nos ports et que le pays en avait souffert.

La loi du 28 nivôse (7 janvier) fut rapportée, et les conseils des prises rétablis.

Les excès avaient été tels de part et d'autre qu'ils avaient suscité une seconde ligue des neutres. Sous l'impulsion du tzar Paul I^{er}, les anciens royaumes scandinaves et la Prusse se groupèrent en protestant, à propos de l'affaire de la « *Freya* », contre la visite des navires

convoyés par un vaisseau de guerre neutre (1800).

La convention de Saint-Pétersbourg (1801), passée entre l'Angleterre et la Russie, ne reconnut pas tous les principes soutenus par la ligue des neutres. Elle revint aux principes du Consulat de la mer, donnant aux vaisseaux d'Etat le droit de visite sur les navires convoyés, admit que les vivres et munitions navales n'étaient pas contrebande de guerre, et que, comme on l'avait déjà proclamé en 1780, des vaisseaux « suffisamment proches » pour « rendre dangereuse » l'entrée du port, le bloquaient en droit.

L'Empire ne fut pas non plus une période de progrès. Napoléon voulait briser la puissance anglaise.

Le débarquement préparé au camp de Boulogne manqua.

La flotte française fut détruite à Trafalgar.

Il ne fallait plus penser à envahir la Grande-Bretagne ou même à lutter à chances égales contre ses escadres.

L'atteindre dans son commerce était le seul moyen de la combattre. Elle-même avait fait tous ses efforts pour anéantir le nôtre. Son Order in Council déclarait bloquées des places, des côtes entières, tout un empire, sans que des vaisseaux en défendissent l'approche ; elle saisissait tout ce qui en sortait ou tentait d'y entrer.

Elle nous interdisait la mer. Napoléon lui interdit l'Europe : nul produit anglais ne devait pénétrer dans les pays feudataires ou alliés de la France.

Et, comme la Grande-Bretagne cherchait à attirer les neutres dans ses ports, le décret de Milan (17 décembre 1807) déclara de bonne prise tout bâtiment qui sortirait d'un port anglais ou se serait laissé visiter ou imposer par les navires ou le Gouvernement britannique.

Les excès avaient atteint leur paroxysme.

Une réaction était nécessaire, qui ramènerait à des pratiques plus raisonnables.

NOUVELLE PÉRIODE DE PROGRÈS.

Cependant, même au milieu des luttes sans merci, les principes humanitaires du XVIII^e siècle et de la Révolution ne s'étaient pas perdus.

Le décret de Berlin, lui-même, en déclarant le blocus continental les proclamait. Cette mesure était prise « jusqu'à ce que l'Angleterre ait reconnu :

« Que le droit de la guerre est un, et le même sur mer
« que sur terre ;

« Qu'il ne peut s'étendre ni aux propriétés privées
« quelles qu'elles soient, ni à la personnes des individus
« étrangers à la profession des armes ».

Napoléon violait ainsi le droit des gens pour le faire respecter. Mais il faut reconnaître que ce n'étaient que des représailles.

« La fin justifie les moyens. »

De pareils procédés ne peuvent aboutir à de bons

résultats juridiques ; mais à la rigueur on les comprend, en tenant compte des circonstances.

Quatre ans plus tard, en 1810, le Mémoire sur la conduite de la France et de l'Angleterre à l'égard des neutres revenait sur ces idées. « Abolir la course et « respecter le bâtiment neutre comme un territoire indépendant », voilà ce que proposait l'Empereur.

Personne ne dut croire à d'aussi aimables dispositions.

Et pourtant à Sainte-Hélène il exprima de nouveau cette opinion. On en a tiré des arguments en faveur de l'inviolabilité de la propriété privée sur mer, que lui, le grand guerrier, il jugeait désirable même entre belligérants.

Ses actes n'ont pas répondu à ses paroles. Est-ce bien sa faute ? La Révolution en proclamant ses théories pacifiques fit la guerre pour les défendre, la guerre pour les inculquer aux peuples voisins. Napoléon aussi fut dominé, dirigé par les événements.

Après sa chute, l'Europe se calma.

Les puissances, qui avaient aboli la traite des nègres au traité de Vienne, faillirent même s'accorder en temps de paix un droit réciproque de visite, pour faciliter la surveillance.

En 1829, dans sa guerre d'Espagne, la France, considérant qu'elle luttait contre l'usurpateur d'un trône, ne voulut pas faire de mal aux sujets. Châteaubriand déclara dans sa circulaire ministérielle qu'elle renonçait au droit de course. Cela sans réciprocité.

De leur côté les Etats-Unis, comme puissance marchande sans marine militaire, voyaient leur intérêt dans le principe « navire libre, marchandise libre ». Tous leurs traités, de 1824 avec la Colombie, de 1828 avec le Brésil, de 1825 avec l'Amérique centrale, de 1852 avec le Chili reconnaissent que le pavillon couvre la marchandise. Monroë, dès 1823, demandait que la propriété privée fût respectée sur mer comme sur terre et Washington le souhaita à nouveau en 1825. Les négociations engagées avec la France, l'Angleterre et la Russie en 1823, par l'intermédiaire de M. Middleton principalement, furent poussées assez loin mais n'aboutirent pas (1).

Après la guerre de Crimée, la réforme était mûre.

La France et l'Angleterre avaient, contre la Russie, renoncé à armer en course.

La déclaration de 1856 abolit définitivement cet usage entre ces belligérants. Mais elle réunit aussi les signatures de la plupart des Etats civilisés d'Europe et d'Amérique. Le Mexique et l'Espagne, en raison de la faiblesse de leur flotte de guerre probablement, et les Etats Unis, qui voulaient l'inviolabilité absolue de la propriété privée, refusèrent seuls de souscrire à ces conventions :

(1) L'art. 4 de la circulaire demande le respect des biens et des personnes « dont l'occupation a pour objet la subsistance » ou le bien être du genre humain » et « aucune des parties contractantes n'autorisera ses vaisseaux de guerre à capturer lesdits navires » marchands ni à faire la course.

1° « La course est et demeure abolie.

2° « Le pavillon neutre couvre la marchandise ennemie, à l'exception de la contrebande de guerre.

3° « La marchandise neutre, à l'exception de la contrebande de guerre, n'est pas saisissable sous pavillon ennemi.

4° « Les blocus, pour être obligatoires, doivent être « effectifs, c'est-à-dire maintenus par une force suffisante « pour interdire l'accès du littoral de l'ennemi. »

C'est en somme la consécration des principes dont les auteurs, les ligues des neutres, les armateurs eux-mêmes réclamaient l'adoption depuis plus d'un siècle.

L'abolition de la course, par contre-coup, amena l'adoucissement de la visite, car elle fit triompher le principe « navire libre, marchandise libre ». Les Etats, n'ayant plus à favoriser leurs corsaires, pouvaient être plus tolérants.

Depuis, le droit de la guerre a été fixé dans un sens de plus en plus favorable aux individus, par nombre de lois et de conventions internationales.

C'est, en 1865, le Code italien, qui supprime la course sauf au cas de représailles et déclare la propriété inviolable même sous pavillon ennemi, à titre de réciprocité. En 1871, le traité du 26 février consacre cette règle entre l'Italie et les Etats-Unis.

En 1866, l'Autriche décréta, le 13 mai, qu'elle ne capturerait pas les bâtiments de commerce prussiens,

sous la condition de réciprocité que Berlin accorda le 19 mai.

La Prusse, au début de la guerre de 1870, proclama qu'elle observerait la même règle. Elle espérait obtenir la réciprocité. Mais la France répondit qu'elle s'en tiendrait au principe de 1856 (21 juillet 1870) et, le 12 janvier, la Prusse rapporta sa décision. Si nous avions cédé à son invite, nous y perdions, la marine de guerre ennemie étant fort inférieure à la nôtre.

Bien mieux, l'usage s'est établi de restituer les prises qui n'ont pas été jugées avant la paix. Ainsi, après la guerre de l'indépendance italienne, le traité de Zurich rendit aux Autrichiens leurs vaisseaux non encore condamnés. En 1864, entre la Prusse et le Danemark, en 1865, après notre expédition du Mexique, en 1871, au traité de Frankfurt-^a/M., de semblables stipulations intervinrent. Les tribunaux italiens, après avoir, en 1896, légitimé la capture du *Doelwyk* pour contrebande de guerre, ne prononça pas la confiscation : un décret avait proclamé la cessation de la guerre avec l'Abysinie, quoique les hostilités fussent encore un état de fait, lors de la capture. Et au traité de Portsmouth, le Japon réclama les vaisseaux internés par la Russie.

De son côté, l'Institut de droit international élucide les questions de droit maritime et vote des résolutions, telles que le règlement sur les prises (6-7 sept. 1883).

Ces temps derniers, le mouvement de réforme s'est en-

core accentué. En octobre 1907, le Cour internationale des prises a été fondée à la Haye. En décembre 1908, une conférence maritime s'est réunie à Londres pour fixer, unifier le droit et établir en quelque sorte un code à l'usage de la Cour internationale des prises. Cette conférence, qui a pris fin en février 1909, est peut-être aussi importante que celle de 1856. Mais c'est en somme le congrès de Paris qui a mis en marche le progrès, en donnant le premier exemple d'une réforme de droit des gens basée « sur un engagement exprès » au lieu de précédents et de règles surannées.

*
* *

Ainsi, jusqu'à nos jours, la réglementation du droit de prise a lentement évolué.

D'abord régie, presque exclusivement, par la coutume, dans l'antiquité et au début du moyen âge ; elle fut, au cours des XII^e, XIII^e et XIV^e siècles, précisée par les statuts et ordonnances des Etats maritimes.

Aux siècles suivants, les édits se multiplient, les traités eux-mêmes touchent à ces questions. Les neutres se liguent pour en faire respecter les principes aux belligérants qui les violent.

Désormais, les congrès pacifiques internationaux ont la première place comme facteurs de l'évolution juridique et celui de Paris est en notre matière « *primus inter pares* ».

On en a contesté la valeur.

Des Français, des Anglais, ont prétendu que c'était sottise et folie de renoncer à ce qui faisait la force de leur nation en temps de guerre. Pour d'autres, c'est un grand progrès.

Il est certain que le traité de 1856 est important, puisque les Etats l'ont signé presque tous. Mais a-t-il réellement aboli la course ? ou l'a-t-il seulement régularisée en faisant naître les marines auxiliaires ?

En tout cas, il a créé un mouvement de réformes.

N'est-ce pas beaucoup ?



CHAPITRE II

Saisissabilité de la propriété privée sur mer : ses motifs.

Malgré les réformes et malgré les protestations de bien des auteurs, la propriété privée de l'ennemi sous pavillon ennemi est encore saisissable.

Nous n'avons pas défini encore le droit de « prise », parce que nous voulions que sa définition ressortît naturellement du précédent historique.

Dans l'antiquité : c'était pour tout soldat le droit de s'approprier le bien de l'ennemi, qui était « *res nullius* ».

Pour nous, le droit de *prise maritime* — car son équivalent sur terre n'existe plus — est le *droit de s'emparer, pour le compte de l'Etat, des bâtiments ennemis et de leur cargaison ennemie*.

Nous disons pour le compte de l'Etat, car la capture n'appartient plus aujourd'hui à ceux qui l'ont faite (1).

(1) En France tout au moins. Nous nous plaçons, pour établir cette définition, au point de vue national.

Tout au plus, leur accorde-t-on une « part de prise » à titre de récompense.

L'on comprend que les vaisseaux des Etats belligérants puissent être considérés comme butin. Mais pourquoi les navires équipés par les particuliers subissent-ils le même traitement ?

Cela a donné lieu à d'innombrables controverses :

Le droit de prise est-il juste ?

Peut-on le légitimer par le but et les usages de la guerre ?

Est-ce le meilleur moyen de réduire l'ennemi ?

La lutte navale perdrait-elle tout intérêt, toute efficacité, après son abolition ?

Donc, les auteurs discutent pour savoir si l'inviolabilité de la propriété privée est désirable.

Chacun voit la chose à son point de vue.

Les uns sont frappés par le côté pratique ; les autres par les raisons abstraites et morales.

Cela dépend du caractère individuel de chacun, mais aussi de son caractère national. Un Français sera séduit par les théories humanitaires et juridiques, un Anglais par l'utilité que son pays peut retirer d'un système plutôt que d'un autre — en général.

Il est donc bien difficile de dire : la question du respect de la propriété privée en temps de guerre maritime doit être tranchée de telle ou telle façon.

Suivant sa tournure d'esprit, on peut marquer ses préférences... et c'est tout.

C'est ce que nous ferons en indiquant les idées émises par les plus autorisés, et, s'il est possible, leur évolution.

Justification du droit de prise.

A coup sûr, les anciens n'ont jamais douté de sa légitimité.

L'argument de Cicéron « *Neque est contra naturam spoliare cum si possis, quem honestum est necare* » montre bien leur tendance.

L'ennemi était hors la loi comme un criminel et le temps n'est pas loin où l'Etat confisquait les biens des condamnés.

Avec les conceptions antiques, cela semblait tout naturel. La guerre était la plus noble des industries. Ce n'était pas la guerre qui justifiait le droit de butin : c'était le butin qui justifiait la guerre.

Dans le haut moyen âge, ces idées subsistaient encore. Les barons admettaient bien que les autres hommes fussent leurs frères, mais des frères tellement inférieurs !... En faveur du droit de bris et de naufrage lui-même — comme de ce jugement de Dieu qu'étaient les guerres, — ils pouvaient à la rigueur invoquer les décrets de la Providence (décrets dont ils favorisaient la réalisation par tous moyens).

La moralité publique grandit avec la civilisation.

Le butin ne fut plus considéré comme le but de la guerre, mais comme un moyen de faire vivre les troupes. Les ravages des bandes guerrières, des grandes compagnies, pendant le Moyen-Age et notamment pendant la guerre de Cent Ans, sont restés célèbres.

Le pillage donnait du cœur aux routiers qui n'avaient souvent pas d'autre solde. Au ^{xvii}^e siècle encore, pendant la guerre de Trente Ans, les mœurs n'avaient guère changé et les armées de Waldstein vivaient joyeusement sur l'habitant. Mais déjà un progrès se faisait pressentir et les soldats de Gustave-Adolphe, tenus par une sérieuse discipline, n'étaient plus de simples brigands.

En mer, nous l'avons vu, le droit absolu de conquête sur les propriétés privées survécut, malgré quelques essais en sens contraire, à la Révolution et à l'Empire.

Et il n'est pas encore aboli de nos jours. On se borne à respecter les biens neutres et le territoire neutre (le navire pouvant être considéré comme portion de territoire).

On ne parle plus du droit d'interdire la mer à ses ennemis.

Ni du droit d'empêcher leur commerce avec les neutres, de façon à ruiner les belligérants.

Car la guerre, aujourd'hui, est un moyen de se faire rendre justice. Sinon, elle est injuste et mauvaise. Toute la question se borne à savoir :

S'il est nécessaire, pour contraindre l'Etat ennemi à

vous rendre justice, de s'en prendre aux biens de ses sujets.

A. — Selon les uns, *on ne peut atteindre sur mer l'Etat ennemi que par le droit de prise.*

Ortolan, entre autres, soutient que si la marine marchande était inviolable, une puissance belligérante pourrait rendre illusoires les effets de la guerre maritime.

Il lui suffirait de n'avoir pas de marine d'Etat pour être intangible.

Ses armateurs, et toute la nation avec eux, s'enrichiraient.

L'adversaire supporterait l'entretien de sa flotte de guerre sans en tirer aucun avantage.

Cette hypothèse paraissant chimérique, supposons que des vaisseaux de guerre se livrent bataille.

On peut prétendre que ce ne sont pas les batailles navales qui décident d'une guerre.

Est-ce que la victoire de Trafalgar a suffi à faire triompher l'Angleterre ?

Ce qu'il faut : c'est affaiblir l'ennemi, ruiner son commerce.

En effet, l'émotion causée par une défaite ne frappera pas l'opinion à tel point que la résistance en soit diminuée.

Le malaise, au contraire, sera moindre au début, mais grandira à mesure que les commerçants, les armateurs,

les sociétés de navigation, verront capturer leurs vaisseaux et leurs cargaisons.

Il grandira, à mesure que les ports s'appauvriront, que les vivres et les denrées de toutes sortes se feront plus rares.

Le pays entier, surtout s'il s'agit d'une grande puissance maritime, s'en ressentira.

Alors, fatalement, le peuple demandera la paix, les négociants joindront leurs vœux aux siens et le Gouvernement se verra imposer ce que l'on a appelé « la paix de l'opinion publique », car dans nos Etats démocratiques le pouvoir doit céder à la majorité.

Prenons comme exemple l'Angleterre.

Elle possède la plus formidable marine du monde. Mais l'on prétend que ses vaisseaux de guerre, quoique très nombreux, jamais ne suffiraient à protéger ceux de commerce — qui sont plus de vingt mille.

Alors, comme le fait remarquer Sumner Maine, « à la quotité de risques correspondra toujours la quotité de pertes ». C'est l'Etat dont la marine marchande sera la moins puissante, qui souffrira le moins de la lutte. Le droit de prise sera la suprême ressource du faible.

Et, puisque l'Angleterre est toujours l'ennemi, quand on considère l'éventualité d'une guerre maritime, il faut remarquer qu'elle consomme plus qu'elle ne produit. Ses manufactures l'enrichissent, mais le sol n'est pas suffisant pour nourrir sa population. Comme elle ne peut

importer par voie terrestre, elle est en grande partie alimentée par sa marine. Une flotte puissante, celle de nations coalisées, pourrait entraver considérablement ses communications avec les colonies et l'étranger. Cela causerait peut-être la famine, mais à coup sûr un affolement général (1). N'est-ce pas lors de l'incident de Fachoda que, sur la seule crainte d'une guerre avec la France, le prix du pain et les primes d'assurances maritimes subirent une hausse considérable ? Cobden avait déjà fait remarquer à la Chambre de commerce de Manchester que les primes d'assurances atteignaient 20 0/0 en temps de guerre.

Il faut, en troisième lieu, toucher l'ennemi dans son commerce, car « l'argent est le nerf de la guerre ».

Si le commerce souffre, les finances de l'Etat souffriront. En le paralysant, on empêche de prolonger la résistance.

Et, à l'inverse, la cargaison des vaisseaux capturés ayant toujours une grande valeur, le Trésor du capteur en profite.

Si l'on n'arrête pas le commerce de son adversaire dans les guerres terrestres, c'est que l'on ne peut pas. Sur mer, c'est différent. Il faut adapter les moyens de guerre au milieu.

(1) Selon Wilson « L'air qu'ils respirent n'est pas plus nécessaire aux êtres humains que ne l'est pour l'Angleterre le passage libre et ininterrompu de ses vaisseaux sur les mers ».

Une autre raison milite en faveur du droit de prise, c'est : l'appoint que les bâtiments de commerce et leurs équipages apportent aux forces ennemies.

Lorsqu'il institua l'inscription maritime, Colbert avait pensé à tout le parti qu'une nation peut tirer pour la guerre de ces marins bien entraînés, bien exercés. Un matelot ordinaire ne sera pas dépaysé sur un vaisseau de l'Etat. Il est difficile, au contraire, de transformer en marins des « terriens ». L'éducation professionnelle leur manque et la guerre russo-japonaise en donne un bel exemple. La flotte de la Baltique n'a-t-elle pas, en grande partie, dû sa défaite à la mauvaise organisation de ses équipages? — Il faut donc faire prisonnier l'équipage des bâtiments de commerce.

Et les vaisseaux peuvent être aisément utilisés par l'Etat. Des bateaux de pêcheurs traversent les lignes ennemies plus facilement que de gros navires. Les bâtiments rapides peuvent servir de vedettes ou de croiseurs.

« Un monarque prudent et sage

« De ses moindres sujets sait tirer quelqu'usage ».

Ainsi, par décret du 24 juillet 1870, le Gouvernement prussien organisa une marine d'Etat auxiliaire avec les ressources que lui offrait sa marine marchande.

L'ensemble de ces arguments paraît assez bien résumé par cette maxime de MM. Fünck-Brentano et Sorel.

« La capture est une nécessité de la guerre maritime ; elle est un fait et non un droit. »

Si l'on s'en prend à la propriété privée de l'ennemi, c'est que les combats d'escadres n'aboutiraient à rien.

Réponse. — Nous n'insisterons pas sur le premier argument en faveur du droit de prise.

— Si la propriété était inviolable, l'un des belligérants pourrait rendre illusoires les effets de la guerre maritime. Si sa marine de guerre n'existaît pas ou demeurerait au port, il serait intangible.

Le mal ne serait pas grand et, si la guerre maritime devenait impossible, ce serait une chance de conflit évitée entre les puissances éloignées.

Mais cela encore est irréel. Une flotte de guerre servira toujours, ne fût-ce qu'à s'emparer des colonies de l'adversaire, à bombarder ses côtes, à y débarquer des troupes pour opérer une diversion, voire à bloquer ses ports. (Les vaisseaux « forceurs » de blocus étant toujours de bonne prise, même quand ils sont neutres et par conséquent inviolables en principe.)

— On prétend aussi que les batailles navales ne décident pas d'une guerre.

C'est possible quand la lutte est aussi continentale que maritime.

Les succès de Nelson ne pouvaient pas compenser les conquêtes de Napoléon. Austerlitz anéantit l'armée austro-russe, Trafalgar détruisit la flotte française. Les résultats politiques des deux journées ne sont pas comparables.

Mais, si la guerre est avant tout maritime, l'effet moral d'une bataille est énorme. Dans la guerre hispano-américaine, ce ne fut pas la capture des vaisseaux marchands qui amena la paix, mais le désastre des escadres espagnoles à Cavito et à Santiago. Et l'attaque soudaine du Japon contre la flotte russe à Port-Arthur ne produisit-elle pas une impression irréparable et même un grand résultat matériel ?

D'autre part, il ne suffit pas de bloquer les côtes de son ennemi pour amener la famine, et les soulèvements populaires qui en seraient la suite.

A part les Etats insulaires (et alors l'étendue de leurs côtes rend difficile le blocus) tous les pays ont des moyens de communication avec l'étranger, suffisants pour le cas où leurs seules productions ne les nourriraient pas. Les riverains seuls éprouveront de réelles souffrances.

Et les souffrances ne font pas céder un peuple fier devant les exigences de l'étranger.

Pendant la grande Révolution, l'Angleterre eut beau confisquer les convois de grains, l'ennemi n'en fut pas moins bouté hors de France, et la victoire nous resta contre toutes les coalitions.

Sous un régime vraiment parlementaire, les murmures du peuple auraient peut-être plus d'influence. Mais quand un grand danger menace la patrie, les partis se liguent contre lui, et le pouvoir devient forcément aussi énergique et autoritaire qu'en n'importe quelle autocratie.

Il faut qu'un pays soit vraiment épuisé pour imposer la paix à son gouvernement. Et il est douteux que la confiscation, que la destruction de sa marine marchande l'amène à pareille extrémité.

— Le Trésor lui-même en souffrira, cela est certain. Mais il est des moyens de combler le déficit : de nouveaux impôts, des emprunts, et dans ces cas-là personne ne récrimine contre la mauvaise administration des deniers publics.

Quant à l'Etat capteur, il ne s'enrichira guère. La France en 1870-71 confisqua 75 navires allemands ; 43 furent rendus, les 62 restants représentaient une valeur d'environ 6 millions.

— Enfin, il est vrai que les vaisseaux marchands et leurs équipages peuvent être d'un notable secours à la marine de guerre.

Mais, en s'emparant des navires de commerce et faisant prisonniers leurs équipages, on risque d'obtenir un résultat opposé à celui qu'on désire. Bâtiments et matelots, au lieu d'être employés au négoce, deviendront guerriers.

Et qui dira si, de la sorte, après avoir aboli le droit de

course, on n'en arriverait pas à une levée en masse, à un armement national de tous les vaisseaux qui ne seraient pas absolument nécessaires au commerce et à l'approvisionnement du pays ?

B. — En faveur du droit de prise, Lorimer a édifié une théorie juridique fort curieuse.

L'Etat peut, nous dit-il, exiger en temps normal une part des biens de ses sujets, pour les besoins généraux. C'est l'impôt.

En temps anormal, il exigera de plus le sacrifice d'objets spéciaux. Mais, faisant de la perte privée une perte publique, il paiera aux dépossédés l'indemnité qu'il jugera convenable.

D'autre part, le belligérant n'a pas de droit sur la propriété privée des sujets ennemis. La guerre est un rapport d'Etat à Etat.

Lorimer a trouvé un biais. Un Etat agira sur les particuliers par l'intermédiaire de l'Etat ennemi. Il forcera celui-ci à acheter les biens de ses sujets et s'en emparera comme de propriétés publiques.

En pratique, vu les circonstances, il en sera un peu différemment. Le belligérant se substituera de prime abord à l'Etat ennemi. Et dès lors, il peut « considérer « le bien comme acquis par celui-ci et remettre une « quittance d'usage à l'ancien propriétaire ».

C'est une sorte d'expropriation pour cause d'utilité internationale.

Et Lorimer fait remarquer les avantages de son invention.

« Dans ces conditions, la capture d'une balle de coton constitue une attaque directe contre l'Etat ennemi, tout comme la mort d'un soldat. »

En somme, dans la guerre maritime, tous objets appartenant aux sujets des belligérants seraient, par fiction juridique, censés appartenir aux Etats. Et, par suite, le droit de butin s'exercerait sur eux aussi légitimement qu'il le fait sur les munitions, instruments de guerre et finances.

Seulement, il y aura des difficultés pour le règlement des comptes entre gouvernements et particuliers. Quelle sera la base de l'indemnité ? On ne peut se fier aux assurances : le chiffre peut être exagéré. L'auteur voudrait que l'amirauté payât au propriétaire du vaisseau capturé un prix basé sur les indications d'un registre, où seraient inscrites les opérations maritimes. Cela, sitôt que le navire serait condamné et sans attendre qu'un tribunal international fût saisi de l'affaire. En effet, si le jugement était cassé, son Etat se ferait indemniser par le capteur et le particulier n'a rien à y voir : son gouvernement fait la cause sienne, puisqu'il est censé avoir acheté le bâtiment et les marchandises de ses nationaux.

Ce système ressemble fort à celui que Lorimer expose

à propos de la guerre terrestre : le belligérant paie les dégradations subies par les non-combattants, quitte à réclamer ces débours dans les indemnités de guerre.

Réponse. — Cette théorie est, nous le répétons, fort ingénieuse. Mais elle ne nous semble pas moins utopique.

Les faits de guerre sont, en général, considérés comme des cas de force majeure. Le gouvernement accorde à leurs victimes des secours, mais comme il le fait aux sinistrés, à toutes les populations éprouvées par de grands fléaux, inondations, tremblements de terre, épidémies.

Les crédits alloués, en tous ces cas, le sont absolument à titre gracieux.

Les destructions, les dégradations occasionnées directement par la lutte militaire ne créent pas à l'Etat d'obligations. En les réparant, dans la mesure où il le juge convenable, il ne paie pas de dettes.

Ainsi, venant en aide après la guerre de 1870-71 aux départements envahis, le Gouvernement français consacra ce principe.

Les dommages, que subissent les armateurs et commerçants, ne sont-ils pas assimilables aux dévastations, qui ruinent sur terre paysans et citadins ?

Sans doute, Lorimer leur accorde le même droit à l'indemnité. Mais alors, il faudra payer aussi équitable-

ment les uns que les autres. Et quelles sommes formidables le Trésor devra-t-il décaisser ! Il y a de quoi lui faire faire banqueroute.

En ne poussant pas les choses au pire, comment vérifier en pratique l'exactitude des réclamations ? Les reçus délivrés par l'adversaire ne peuvent faire foi pour tout. Qui supputera la valeur des moissons saccagées, des maisons brûlées, des tous les objets volés ou anéantis ?

L'on propose un moyen pour les prises maritimes. Il peut être bon. Mais pourquoi favoriser plus les victimes de la guerre sur mer, que sur terre ?

Et le point de départ de ce système nous semble discutable.

Les Etats sont indépendants, comme l'auraient été avant le contrat social les hommes imaginés par Jean-Jacques.

De quel droit l'un forcera-t-il l'autre à acquérir les biens de ses sujets ?

Le procédé imaginé par Lorimer colore d'une apparence d'équité la maxime de Bismarck : « la Force prime le Droit ».

L'Etat capteur se dit : « Le meilleur moyen de réduire
« mon adversaire est de ruiner ses nationaux. Si je le
« fais tout naturellement, chacun protestera au nom de
« la justice et des intérêts supérieurs de l'humanité.
« Mais il est si facile de supposer que les biens des sujets

« ont été achetés par la nation ! Cela ne coûte pas cher
« d'accorder une telle satisfaction à l'opinion publique et
« notre conscience elle-même sera tranquillisée.

« Les systèmes juridiques ont si souvent pour but de
« tourner la loi que cela ne surprendra personne. Le
« vulgaire crierà au progrès et les juristes admireront
« la délicatesse du procédé. »

Donc, rien de mieux.

Seulement, transportons cette théorie dans la guerre terrestre.

L'envahisseur pensera, lui aussi, que l'Etat a acheté les biens de ses sujets, qui sont exposés aux ravages de la guerre.

Dès lors, plus de scrupules : Le vainqueur prendra tout ce qui lui tombera sous la main.

Les habitants n'auront plus qu'une chose à faire : place nette devant les ennemis. C'est ce que les Russes firent devant Napoléon. La méthode est bonne, sans doute, puisqu'elle aboutit au désastre de la grande armée. Mais elle est terrible et désespérée. Cela est aussi héroïque que la défense du « *Vengeur* », mais nous rapproche des guerres barbares.

Par conséquent, on peut ne pas adopter la façon de voir de Lorimer, en envisageant les résultats. De plus, le capteur aura beau remettre une quittance en bonne forme au capitaine du navire, il est douteux que son gouvernement reconnaisse le bien fondé de sa réclamation

et l'indemnise. Ce serait une invite à capturer sans remords les biens de ses sujets.

« Charbonnier est maître chez soi », et quand elle n'a pas passé d'accord avec sa voisine, chaque puissance agit suivant sa propre loi et n'a d'ordre à recevoir de personne. Elle refusera la quittance délivrée par l'adversaire, comme une banque fait un chèque tiré par un individu qui n'a jamais eu de dépôt chez elle.

Que l'on arrive, dans un congrès international, à consacrer une pareille théorie, cela est peu probable.

Mais enfin, si la conception de Lorimer, par le plus grand des hasards, peut devenir une règle internationale, du moins est-elle de nos jours absolument incompatible avec les faits. Et la première qualité d'un système est d'être absolument adéquat à la situation, qu'il a pour but d'expliquer.

C. — Les partisans du droit de prise invoquent une troisième espèce d'arguments :

Il faut admettre sur mer les mêmes pratiques que sur terre, puisque leurs adversaires veulent assimiler le droit de la guerre maritime à celui de la guerre terrestre.

Mais, sur terre, on peut imposer des contributions aux habitants. Sur mer, c'est impossible.

Sur terre, on peut exercer des réquisitions. Sur mer, c'est impossible.

Non pas, il y a le droit de prise.

Ou plus exactement, les droits d'imposition et de réquisition se transforment sur mer et deviennent le droit de prise.

Cela est si vrai que la rançon est parfois admise. Moyennant une somme fixée par le capteur, la prise redevient libre, on lui donne même une quittance spéciale pour la mettre à l'abri d'attaques ultérieures.

— Bien plus, on invoque la douceur des pratiques dans la guerre terrestre. On veut sauvegarder tous les droits des particuliers.

Mais les adversaires du droit de capture prennent leurs désirs pour des réalités. La lutte est beaucoup plus nuisible aux intérêts privés sur terre que sur mer.

En effet, l'armateur joue gros jeu, mais il le sait. Il peut couvrir ses risques par des assurances. Les primes sont lourdes, il est vrai, et diminuent considérablement les bénéfices. Mais le commerçant n'est pas, comme le paysan, menacé d'une ruine complète.

Et puis, s'il continue ses opérations, c'est qu'il le veut bien. Son but de lucre, il peut l'abandonner et, dès lors, il est à l'abri. C'est ce que le campagnard, lui, ne peut pas faire. Ses récoltes seront saccagées par le soldat. Au marin, l'on accorde même un délai pour se retirer des ports ennemis après la déclaration de guerre. Le propriétaire terrien n'a pas ces avantages.

En pratique, on fait remarquer que les ordres du jour,

en campagne, sont rassurants pour l'habitant, tandis que sur mer ce sont de véritables excitations au pillage.

Seulement, on ne regarde pas assez ce qui se passe dans la réalité.

Le troupier ne se gêne pas pour faire main basse sur ce qui lui plaît. Le terme d'argot militaire « chaparder » en est un témoignage. Il est des officiers sévères qui réprimandent et même punissent les coupables. Mais la plupart sont assez coulants sur de tels manquements à la discipline. Il n'y a pas grand mal à ce que les hommes améliorent un peu l'« ordinaire ».

Malheureusement, ils ne prennent pas toujours que des vivres. Et il paraît qu'en 1870-71, les Allemands avaient un flair spécial pour découvrir les cachettes des bourgeois et des paysans qui s'étaient enfuis devant eux.

Les chefs ne prêchent pas toujours d'exemple.

Nos pendules et nos vins — nos champagnes surtout, et nos vins rouges, — plurent tellement aux officiers allemands qu'ils ne se gênèrent point pour absorber les uns, sans aucune discrétion, et emporter les autres.

Et vraiment tristes et barbares sont les sièges. On refuse souvent de laisser partir femmes et enfants. On bombarde la ville, sans respecter parfois les choses les plus sacrées, — l'incendie de la bibliothèque de Strasbourg et de sa cathédrale, le tir dirigé à Paris sur le Val-de-Grâce en sont des preuves.

La comparaison est tout à l'avantage des guerres maritimes.

Les passagers se voient temporairement détournés de leur destination, mais ne subissent pas des exactions formidables.

L'équipage est fait prisonnier, parce qu'on assimile ses membres aux marins de l'Etat, en raison des services qu'ils peuvent offrir à la marine de guerre, une fois rendus libres par la capture du vaisseau.

Le navire et la cargaison sont confisqués parce que ce sont aussi des ressources pour l'Etat. Et M. Robert Raynaud (1) ne plaint même pas les négociants. Ils souffrent de la guerre, tant pis pour eux, ils l'ont votée.

— Un chiffre en dira plus long que tout.

Après la guerre de 1870-71, deux cent soixante-quatre millions furent réclamés au gouvernement français pour objets enlevés sans réquisitions.

Nos croiseurs capturèrent quelques bâtiments prussiens, dont la valeur totale ne dépassait guère six millions.

— Enfin, dans la guerre terrestre, si l'occupant respecte les biens des envahis, c'est qu'il n'a pas d'intérêt à les détruire.

Ce qu'il faut, c'est forcer l'Etat ennemi à vous faire droit le plus tôt possible.

Par conséquent, on ne saccagera pas les maisons et, en général, les propriétés des habitants, par plaisir. Ce serait du vandalisme et de la sauvagerie.

(1) Thèse citée.

Il est inutile de confisquer leurs objets mobiliers, qui ne peuvent être d'aucun secours à l'adversaire. Celui-ci n'en serait pas affaibli. Les communications étant coupées entre les occupés et leur légitime souverain, il ne peut compter sur leurs ressources.

A quoi servirait même à l'occupant de s'emparer de leurs biens ?

Au fur et à mesure de ses besoins, il les réquisitionne. Rien ne peut sortir du pays sans sa permission.

Et pourtant, c'est surtout quand il veut annexer les régions occupées que l'envahisseur se montre clément envers les populations. Il ne faut pas s'aliéner le cœur de futurs sujets et non plus ruiner une province que l'on désire garder. Le contraire serait d'une folle politique.

Dans le reste du pays, qu'importent les excès ! Le vainqueur vit sur le vaincu.

Et lorsqu'il s'agira de traiter, le vaincu, obligé de se soumettre à toutes les exigences du plus fort, n'osera protester contre les ravages dont ses sujets ont été victimes.

Dans ces conditions, la situation des habitants d'un territoire occupé est forcément pire que celle des armateurs, des négociants, et des équipages atteints par le droit de prise. Les beaux manifestes, les ordres du jour, les proclamations humanitaires seront néant dès que, sans danger, ou sans inconvénients pour lui, l'envahisseur pourra manquer à ses promesses.

En un mot, sur terre, la lutte n'exige pas qu'on s'en prenne aux propriétés privées ; elle l'exige sur mer : et les abus sont au moins aussi grands d'un côté que de l'autre.

Réponse. — On nous dit que le droit de prise remplace les réquisitions et les contributions de guerre. Cela est discutable.

D'abord l'occupant exerce ces droits, qui appartiennent au souverain, uniquement parce que le vrai souverain ne peut les exercer lui-même.

La contribution de guerre est légitime, quand elle remplace les impôts ordinairement perçus par l'Etat. L'ennemi a le droit de s'emparer des biens de l'Etat, qui lui serviraient pour la lutte. Le produit des différentes taxes se classe naturellement parmi le butin comme les armes, les caisses des régiments, les convois de vivres et de munitions.

Les réquisitions sont justes, quand elles portent sur des choses nécessaires à l'armée d'occupation, — les vivres, le fourrage, par exemple — ou susceptibles d'être employés contre elle — armes, explosifs, etc.

La mer est « res nullius » ; aucun Etat ne peut sur elle invoquer un droit de souveraineté et, partant, un droit d'occupation et ceux qui en dérivent.

On nous répondra : « c'est sur le navire considéré comme portion du territoire que s'exercera le droit d'oc-

cupation. » Mais la fiction juridique de la territorialité du navire ne peut s'étendre aussi loin ; les faits s'y opposent. Un territoire occupé n'est pas annexé par le fait même de l'occupation, il ne le deviendra qu'en suite d'un traité de paix. Le bâtiment, au contraire, sitôt condamné par le juge des prises, devient la propriété de l'Etat capteur.

Supposons même que le droit de prise remplace les droits de contribution de guerre et de réquisition. Le capteur prendrait les choses qui lui sont nécessaires et imposerait au navire, à l'équipage et aux passagers un tribut plus ou moins élevé. De là à s'approprier la totalité des biens de l'ennemi il y a un abîme.

Il est vrai que la plupart des vaisseaux échapperont à cette occupation hostile et l'on voudrait faire payer aux uns ce que les autres ne paient pas. Du moment que l'on ne peut les atteindre tous en partie, on compense en en prenant quelques-uns complètement. Mais si l'on tenait un pareil raisonnement sur terre, on pourrait dévaster les provinces envahies, sous prétexte que les autres échappent aux exactions du vainqueur.

Quant à la rançon, par laquelle le vaisseau capturé peut se libérer, elle n'est guère en usage, la coutume des Etats civilisés ne l'admet plus depuis l'abolition de la course, (car c'était le corsaire surtout qui pouvait en profiter, cela le dispensait d'amener sa prise en lieu sûr). La loi française en interdit formellement la prati-

que. Elle se fût au contraire généralisée, si elle avait remplacé les contributions de guerre.

En second lieu, on dit que, malgré les manifestes, les ordres du jour et les règlements des armées en campagne, la guerre est plus dure aux particuliers sur terre que sur mer.

On invoque les délicatesses de la procédure des prises. Le navire, qui veut se rendre au coup de semonce, n'expose ses passagers à aucun mauvais traitement. Mais il nous semble tout aussi naturel de résister sur mer que sur terre et les non-combattants ne s'en porteront pas mieux.

Quant aux propriétaires des vaisseaux et des cargaisons, on dit : « S'ils exposent leurs biens à la confiscation, c'est qu'ils le veulent. Ils n'ont qu'à cesser leurs opérations commerciales ». Cela est beau ! Mais tout négociant a des frais généraux, les intérêts des capitaux engagés sont perdus et c'est peut-être la ruine qui attend les armateurs. Les propriétaires fonciers ne souffrent pas plus du ravage de leurs récoltes.

Ils peuvent s'assurer, c'est vrai, mais encore faut-il que le bénéfice des transactions ne soit pas absorbé par le paiement des primes, sans quoi il est inutile d'exercer cette profession.

— Dans la pratique, admettons que le pillage ait lieu sur une grande échelle ; que dans certaines guerres, le troupier supplée largement aux insuffisances de l'ordi-

naire ; admettons que les chefs fassent bombance et prennent çà et là des souvenirs.

Ce n'est pas parce qu'il y a des abus, dans la guerre terrestre, qu'on doit les généraliser.

Les infamies, telles que les bombardements, les incendies d'églises, d'hôpitaux, de musées sont des retours à la sauvagerie et la honte du peuple qui les a commises.

Il n'y a pas là une excuse aux pratiques navales. Même si le droit de prise était supprimé, il pourrait se produire des excès. Ils ne justifieraient pas, à leur tour, ceux des guerres continentales.

— Les usages maritimes fussent-ils plus bénins à certains égards que ceux des armées de terre, il ne faut pas dire qu'ils le sont toujours, et masquer, par quelques exemples bien choisis, des actes très attaquables moralement.

Quant à M. R. Raynaud, il nous semble qu'il va trop loin :

Si les commerçants souffrent de la guerre maritime, tant pis pour eux, ils l'ont votée. Telle est son opinion. Nous ne discuterons pas pour savoir si réellement ils votent la guerre. Abandonnant même à M. Raynaud les négociants, nous protestons au nom de tous. Un armateur, un marchand, ne gagne pas pour lui seul, ne perd pas pour lui seul. Il a autour de lui des créanciers, des commanditaires, des employés que sa faillite atteindra. Quand le commerce d'une nation éprouve une crise,

toutes les couches de la société s'en ressentent, et s'il en est un dont la prospérité ou la décadence se font sentir dans tout le pays, n'est-ce pas le commerce maritime (1).

L'examen des chiffres cités ne nous arrêtera pas non plus. Si la guerre de 1870 a fait plus de mal aux habitants de la France qu'elle n'en a fait à la marine allemande, c'est que les capitaux engagés sur mer sont infimes en comparaison de ceux accumulés dans n'importe quelle province par les générations. Et de plus, la marine marchande de la Prusse était alors bien peu considérable.

— Enfin, on prétend que si l'ennemi respecte les biens privés dans un pays envahi, c'est qu'il y a intérêt, qu'il peut toujours réquisitionner ce dont il a besoin et que s'emparer du reste n'affaiblirait pas l'ennemi et n'avancerait en rien l'issue de la lutte.

Il est fort possible que des considérations égoïstes lui fassent ménager les habitants. Mais sur mer, il en sera de même.

Quelle importance aura la capture de quelques bâtiments de commerce ? Il nous semble avoir démontré, plus haut, qu'elle n'était pas bien grande.

(1) Il n'y a pas là contradiction avec ce que nous soutenions plus haut.

La ruine du commerce maritime est ressentie par tout le pays, mais de ce que chacun en souffre il ne s'ensuit pas que la souffrance soit assez grande pour amener la paix de l'opinion publique.

Alors on veut empêcher les ressources d'arriver à l'Etat ennemi. On veut pouvoir réquisitionner les objets dont on a besoin. — Rien de mieux. Mais alors la confiscation n'est pas utile. Le séquestre suffira largement.

Il est très admissible que l'on coupe les communications de son adversaire et qu'on exerce un droit de préemption sur le charbon, les vivres, les agrès, dont on manque. Mais il faudrait observer les mêmes formes que pour les réquisitions militaires et donner un reçu. Il faudrait respecter les objets qui sont d'un usage absolument indifférent à la guerre, tels que la soie, le coton, les articles de luxe, et les rendre au moins à la fin de la guerre.

Quant aux bâtiments, que l'on s'en serve comme, sur terre, on fait du matériel des compagnies de chemins de fer ou des chalands, du moment qu'ils appartiennent à des particuliers, ils doivent être restitués, en nature ou en dommages-intérêts. Le traité de paix réglera ce dernier point.

De la sorte, on affaiblira l'adversaire aussi bien qu'en s'appropriant les biens de ses nationaux, et les particuliers en souffriront le moins possible.

— Quant à dire que la guerre doit avoir des règles différentes suivant qu'elle est terrestre ou maritime, . . . ce serait une pure affirmation.

Comment aurait-on le droit de prendre sur un vaisseau, à son entrée dans le port, des objets qui seraient intangi-

bles une fois débarqués? Nulle logique ne peut expliquer une pareille situation.

Tels sont les principaux arguments en faveur du droit de prise et les réponses que nous croyons pouvoir y faire.

On a prétendu aussi que la difficulté de reconnaître un navire marchand d'un vaisseau de l'Etat expliquait le droit de capture sur ces derniers. Cela n'est pas sérieux, le bâtiment de commerce pourra toujours prouver qu'il n'a pas une mission guerrière et par conséquent, après une simple visite ou un jugement du tribunal des prises, il sera relâché.

Ortolan soutenait aussi que l'on ne doit pas sacrifier l'intérêt de l'Etat à celui des particuliers. Mais il nous semble que l'intérêt de l'Etat à capturer les vaisseaux privés de l'adversaire, est encore à prouver.

QUELQUES AUTRES OPINIONS

EN FAVEUR DU RESPECT DE LA PROPRIÉTÉ PRIVÉE.

Tout au contraire, et il y a plus d'un siècle et demi, Mably, condamnant la course, faisait par la même occasion son procès au droit de prise.

« Pourquoi, dit-il, deux nations qui se déclarent la
« guerre s'interdisent-elles d'abord tout commerce réci-
« proque? Cet usage est un reste de notre ancienne bar-
« barie. En interdisant le commerce on veut nuire à son
« ennemi, et on aurait raison ; mais on a tort si par cette
« conduite on se fait à soi-même un préjudice égal

« à celui que l'on veut causer à son ennemi. Dans la situation actuelle de l'Europe, il n'y pas d'Etat qui, par ces interdictions, ne se trouve subitement privé de quelque branche de son commerce et ne se ressente d'un défaut de circulation. Les marchandises dépérissent dans les magasins, les fonds ne rentrent point, les manufactures languissent, les ouvriers deviennent à charge par leur pauvreté ; les productions de la terre se perdent faute de consommateurs ; les denrées étrangères augmentent de prix ; celles dont l'usage est indispensable entrent en contrebande malgré toutes les défenses, et de tout cela il résulte que l'Etat est frustré du produit de ses douanes et que ses revenus diminuent dans le temps même qu'il est obligé de faire des dépenses extraordinaires. »

Et de même Galiani constate pour la course ce qui peut s'appliquer à tout droit de prise.

« Les pertes qu'elle occasionne tendent à ruiner à la fois le commerce des deux belligérants. »

D'autre part, Rousseau, en proclamant que la guerre est un rapport d'Etat à Etat, avait formulé le vrai principe du respect des droits individuels en temps de guerre.

L'Etat, en effet, est une personne morale comme une société civile ou financière. Ses démêlés avec ses rivales intéressent ses membres, mais indirectement. Les actionnaires de deux compagnies concurrentes soutiendront leur lutte, ils en souffriront, mais ils ne seront pas adver-

saires d'homme à homme. — Bien que dans une nation des intérêts plus élevés groupent les citoyens, il semble que les deux situations soient analogues, surtout si l'on considère que la guerre n'est justifiée que par l'absence de tribunal international pour juger les différends. C'est un procès qui se tranche par la force entre deux personnes morales et les biens sociaux doivent être en jeu seuls.

Et l'on ne peut alléguer que les guerres seront d'autant plus courtes qu'elles seront plus terribles.

Jamais elles n'ont été au contraire aussi brèves et aussi vigoureuses.

Il n'est besoin que de comparer les guerres de l'ancien régime, de Cent Ans, de Trente Ans, de Sept Ans, celles de la Révolution et du Premier Empire même — quoi- qu'elles fussent déjà moins longues — à celles de nos jours.

La guerre de l'Indépendance américaine, que l'on peut au point de vue maritime rapprocher du conflit hispano-américain, dura neuf ans (1775-1783), la France lutta pendant six ans en faveur du nouvel Etat. La guerre de l'Indépendance cubaine ne dura que peu de mois.

Et il semble que petit à petit les juristes, sinon les gouvernements, aient vu avec faveur le principe de l'inviolabilité des propriétés privées.

Aujourd'hui, les auteurs continentaux — si l'on en excepte Ortolan, Pistoye et Duverdy, Fünck Brentano et Sorel et quelques autres — en sont nettement partisans.

Il est vrai qu'à la deuxième conférence de la Paix, M. L. Renault n'a pas cru devoir le défendre. L'Allemagne s'y était nettement opposée. L'hésitation des Etats était trop grande. La délégation française proposa seulement d'abolir la coutume des parts de prises attribuées aux capteurs et de faire participer les Etats aux pertes résultant de la capture.

Le groupe des auteurs anglais y serait encore plus rebelle, mais notre opinion y compte et y gagne des partisans.

Lord Palmerston, lui-même, dans un discours prononcé à Liverpool, le 10 novembre 1836, s'exprimait ainsi :

« Si nous jetons nos regards sur des exemples des
« temps anciens, nous ne trouvons pas qu'aucun pays
« puissant ait été jamais vaincu par l'effet des pertes
« privées que les particuliers avaient éprouvées dans
« leurs fortunes. Ce sont les luttes des armées sur terre et
« sur mer qui décident des querelles entre les peuples. »

Il est vrai que *comme ministre* il avait soutenu la thèse contraire au nom des intérêts anglais. Mais son opinion véritable doit plutôt se trouver en ces phrases, qui ne sont pas dictées par la politique générale du cabinet.

Le portugais Pinheiro-Ferreira, critiquant F. de Martens, affirme plus nettement son opinion et avec violence condamne le droit de prise. Selon lui, c'est parce que sur mer on ne craint pas les représailles, comme sur terre, que l'on se permet une pareille conduite.

Dès 1856, les chambres de commerce anglaises reconnaissant leurs vrais intérêts demandent l'inviolabilité des biens privés. Les négociants et armateurs allemands, en 1859, se réunissent à Brême pour la même cause.

Enfin, l'Institut de droit international proclame cette inviolabilité le 3 août 1875 à la Haye, le 11 septembre 1877 à Zurich et en 1882 à Turin.

— Nous avons vu, dans l'histoire, l'influence que ce mouvement d'idées avait eue en pratique.

Des lois, en Autriche, en Italie, des vœux de congrès internationaux et de parlements, des traités, ont marqué l'évolution des pensées.

Il est probable, nous dit M. Charles Dupuis, que les puissances n'accorderaient plus aujourd'hui l'abolition du droit de prise, comme elles l'eussent fait en 1856, sans l'opposition britannique. Elles comprennent trop bien l'importance d'une telle arme en cas de conflit avec l'Angleterre. Et certains publicistes d'outre-Manche ne conçoivent pas l'entêtement de leurs gouvernants à suivre une politique, bonne autrefois, puisqu'elle a fait leur force maritime, mais nuisible à présent, comme on l'a constaté (1).

(1) L'Angleterre pourra-t-elle maintenir son principe, aujourd'hui que les Etats-Unis, le Japon, accroissent leur flotte ? Sa marine de guerre n'étant plus supérieure à celle de deux autres nations alliées ne serait plus suffisante pour protéger ses navires de commerce et ce serait pour elle la famine. Après réalisation de son programme elle posséderait

M. Dupuis a peut-être raison de se méfier de la Grande-Bretagne, qui fort habilement fait accepter son point de vue par les autres Etats (ainsi en 1856) et retourne le droit et les principes de la façon la plus avantageuse pour elle.

Mais, sur le terrain de l'opportunité, nous ne le suivrons point.

Il est tellement difficile de savoir si telle ou telle mesure amènera le résultat souhaité !

La France gagnerait-elle à l'abandon du droit de prise ? L'expérience seule pourrait le dire.

Il s'en trouve encore pour déplorer l'abolition de la course et l'on ne peut, d'une façon palpable, leur démontrer qu'ils aient tort au point de vue utilitaire.

A nous, il semble qu'il y aurait progrès à protéger les droits des particuliers. Jamais la guerre ne sera trop douce.

On nous répondra que les traités seront violés. C'est possible, mais l'idée une première fois consacrée prendra plus de force. Peu à peu elle s'imposera. Quelques faits illicites se produiront toujours, mais ils seront l'exception au lieu d'être la règle.

Faut-il croire à la réalisation de ces rêves ?

En tous cas, il est permis d'espérer.

53 cuirassés, 118 croiseurs-cuirassés, 80 torpilleurs, 45 sous-marins. Les flottes allemande et française combinées atteindraient des chiffres presque équivalents, et même supérieurs pour les torpilleurs et sous-marins.

DEUXIÈME PARTIE

Règles du droit de prise.



Toutes les bonnes maximes sont dans le monde :
il ne faut que les appliquer.

PASCAL. (*Pensées.*)



Nous avons parcouru l'histoire du passé, supputé les progrès de l'avenir, il nous faut indiquer les règles actuelles.

Comme en toute autre matière du droit international, la coutume joue ici le principal rôle.

Elle a ses défauts ; elle est flottante et difficile à saisir ; elle est différente suivant les pays : ainsi, en Angleterre et en France elle est souvent opposée.

Elle a ses qualités : la doctrine et l'opinion publique influent puissamment sur elle. Les progrès se font sans qu'il soit besoin de dénoncer des traités et par conséquent sans brusquerie. Une fois mûrs, ils seront cristallisés en des conventions internationales, ils seront peut-être codifiés.

Par conséquent, dire que les règles du droit de prise sont coutumières, c'est dire qu'elles évoluent.

Toute évolution historique est lente.

Les institutions qui n'ont pas été fixées par des lois subissent des oscillations. Elles se forment insensiblement.

Etablies à un moment donné, elles ont des éclipses pour reparaitre plus fortes, quelque temps après.

Il est faux, au point de vue rationnel, de placer leur naissance ou leur disparition à telle ou telle époque. Si l'on divise le temps passé en périodes, c'est par simple commodité. Une pratique naît d'une autre et la prolonge en la transformant.

Aussi, prenant pour point de départ de la période actuelle (au point de vue de la guerre maritime) la déclaration de Paris 1856, serons-nous obligés de nous reporter souvent aux siècles antérieurs. Les usages de nos pères ont survécu en beaucoup de circonstances ; leurs exemples servent encore à nos théories.

Et c'est en étudiant les vieilles règles subsistantes, avec celles qui viennent de naître, que nous saurons en notre temps :

A quel moment s'exerce le droit de prise contre l'ennemi, sur quoi, où, par qui, et dans quelles conditions spéciales.



CHAPITRE PREMIER

A quels moments peut-on exercer le droit de prise ?

La réponse paraît simple.

Dès lors que c'est un droit de la guerre, il s'exerce en temps de guerre.

Mais la question n'est que reculée.

La belligérance est non seulement une situation juridique mais encore un état de fait : A quel moment commence-t-elle ?

D'autre part, il est des cas où, tout en protestant de son amitié pour telle ou telle puissance, sa rivale emploie un moyen de coercition plus ou moins violent pour s'en faire rendre justice : tels le blocus pacifique ou l'embargo à titre de représailles.

§ 1. — *Temps de guerre.*

Il n'est pas toujours facile de le déterminer. La guerre peut débiter par une notification formelle ou, *ex abrupto*, par un acte militaire. Sans doute les Etats, et, l'Angleterre notamment — longtemps opposée à cette doctrine, — ont admis la nécessité d'une déclaration (1). Mais la théorie et la pratique ne sont pas toujours même chose, et la surprise de la flotte russe à Port-Arthur pourrait bien, malgré les traités, avoir son pendant quelque jour. Et puis toutes les puissances ne sont pas liées par le second acte de La Haye.

Donc :

Lorsqu'il y a déclaration de guerre avant toutes hostilités, il ne peut y avoir doute sur leur début. Par suite, le droit de prise s'exerce immédiatement.

Mais les prises sont irrégulières, entre les signataires de l'acte de La Haye, quand la lutte s'engage sans aucune formalité diplomatique.

(1) Troisième convention de la deuxième conférence de la paix (1907) :

Art. 1^{er}. — « Les puissances contractantes reconnaissent que les hostilités entre elles ne doivent pas commencer sans un avertissement préalable et non équivoque, qui aura soit la forme d'une déclaration de guerre motivée, soit celle d'un ultimatum avec déclaration de guerre conditionnelle ».

L'état de guerre doit être notifié aux neutres (art. 2).

A. DÉBUT DES HOSTILITÉS. — S'il y a déclaration de guerre avant toute capture :

En principe, tout vaisseau ennemi serait immédiatement de bonne prise, lui et sa cargaison ennemie.

Mais l'usage, non obligatoire, mais reconnu à La Haye en 1907, est d'accorder aux navires de commerce ennemis, se trouvant dans un port de l'adversaire ou y rentrant, un délai pour le quitter. Quant à ceux qui ont quitté leur dernier port de départ avant l'ouverture des hostilités et les ignorent, ils ne peuvent être confisqués, mais seulement séquestrés jusqu'à la fin de la guerre, ou réquisitionnés, ou même détruits (en cas de nécessité). Les marchandises ennemies transportées par ces divers bâtiments peuvent seulement être réquisitionnées moyennant indemnité ou séquestrées jusqu'à la paix (1). Cela ne s'applique pas aux vaisseaux destinés à être armés en guerre.

Déjà dans la guerre de Crimée (2), dans la guerre russo-turque de 1877, dans la guerre gréco-turque de 1897, on avait pratiqué le système de l'indult.

Les instructions des Etats-Unis du 27 juin 1900 fixent le temps de cet indult à trente jours ; ce fut notre pratique en 1870. Mais le délai peut être moins long. En

(1) Voir la convention de La Haye (1907), d'après laquelle un laisser-passer doit être délivré pour gagner tel port désigné « dans un délai *de faveur* suffisant » (art. 1 à 7).

(2) Pendant la guerre de 1854 le délai accordé aux vaisseaux russes fut de six semaines.

raison, il devrait être, au minimum, égal au temps nécessaire pour se mettre en état de reprendre la mer.

Le motif de cette coutume est que les particuliers ne sont pas au courant des difficultés qui peuvent surgir entre leurs gouvernements. On ne peut les punir d'une ignorance forcée, et un fait indépendant de leur volonté ne peut rendre illicite un voyage commencé en pleine sécurité de conscience. — Tout au plus, à défaut de cette tolérance, pourrait-on les séquestrer pour priver l'adversaire de ressources.

Mais les Japonais, en 1904, n'ont pas été aussi loyaux envers la Russie. Non seulement ils ont appliqué rétroactivement leur décret sur les prises (4 mars 1904) à celles faites antérieurement, mais encore, sans donner le délai d'usage pour quitter leurs ports, ils ont capturé les bâtiments ennemis. M. J. Ovtchinnicow le constate et fait observer que son Gouvernement a plus correctement suivi les lois de la guerre.

Sur treize vaisseaux capturés par les Japonais avant le 4 mars, quatre le furent dans les ports où ils étaient en réparation ou en hivernage (1), les autres se rendaient au Japon ou bien en sortaient. On ne leur accorda aucun délai : tous furent condamnés.

(1) La *Mandjouria* à Nagasaki, où elle était depuis deux mois en réparation, fut prise le 17 février ; le *Kotik* en réparation à Yokohama fut pris le 10 ; le *Bobrick* hivernant à Hokodate fut pris le 11 et la *Nadejda* hivernant aussi à Hokodate, le 17.

— Naturellement, peu importe la forme de la déclaration de guerre : dépêche, ultimatum, ou même simple rappel d'ambassadeur, si quelque traité le juge suffisant.

Les hostilités peuvent s'engager sans déclaration de guerre.

Alors, les prises seront toujours bonnes, puisque la première peut être le début de la lutte. Exceptons toutefois le cas où les belligérants accordent un indult aux vaisseaux de commerce ennemis, ce qui est la règle pour les signataires de la convention de La Haye (1907).

Mais au cours des hostilités peut intervenir une déclaration de guerre officielle. Que décider alors ?

La France, en 1761, demanda à l'Angleterre la restitution des prises faites avant la déclaration de guerre du 15 mai 1756. Les plus anciennes remontaient à l'année 1754. Il nous semble que le système français était logique. Du moment que l'on reconnaît l'existence de la lutte à telle époque, c'est que l'on tient pour non avenu ce qui s'est passé antérieurement.

En 1898, le conflit hispano-américain débuta effectivement quatre jours avant la date fixée par l'ultimatum des Etats-Unis. Pour décider de la validité des captures faites entre temps, le gouvernement américain s'en rapporta aux tribunaux des prises, quoique le refus par l'Espagne de répondre à son ultimatum fût équivalent à une déclaration de guerre.

Sous Louis XVIII, malgré la circulaire de Château-

briand, nous fûmes obligés de capturer par représailles des vaisseaux espagnols. Et il y eut des difficultés pour déterminer l'époque où était né le droit de prise. La question fut surtout compliquée par l'affaire d'un navire de course espagnol qui s'était fait prendre en attaquant — par méprise — dans le brouillard un vaisseau de ligne français ; cela avant qu'un décret eût chez nous décidé les représailles.

Donc, à tout prendre, quand les hostilités commencent *ex abrupto*, la déclaration de guerre officielle, ou les actes semblables, ont surtout pour résultat d'embrouiller la question du droit de prise. Seul le traité de paix pourra la trancher.

C'est aussi lui qui marquera la fin des hostilités.

B. FIN DES HOSTILITÉS. — Certains ont prétendu que le droit de capture existait jusqu'à ce que l'on connût la conclusion de la paix. Cela est inadmissible. On ne peut baser un droit sur une erreur de fait.

Bien mieux : les traités actuels annulent souvent les captures dont le procès n'est pas terminé avec la guerre.

C'est l'usage suivi à Zurich en 1859 ; en 1864 après la guerre des Duchés ; en 1865 après notre expédition du Mexique, et par l'article 13 du traité de Francfort en 1871.

En cas de vente du vaisseau et de sa cargaison par me-

sure administrative, la restitution est faite en espèces.

— Au cours des hostilités, le droit de prise peut même être suspendu par un armistice ; comme à Andrinople, le 13 janvier 1878, pendant la guerre russo-turque.

§ 2. — *En temps de paix.*

L'on retrouve le droit de capture en deux occasions : l'embargo et le blocus pacifique.

A. EMBARGO EN TEMPS DE PAIX. — (Il ne s'agit plus ici de l'embargo en temps de guerre, aujourd'hui généralement aboli par la pratique de l'indult.)

Celui-ci est dit : « Embargo à titre de représailles ».

Pour obtenir une réparation quelconque, on séquestre les vaisseaux de l'étranger.

Ainsi, en 1872, l'Allemagne fit saisir à Port-au-Prince, par la corvette *Vineta*, deux corvettes haïtiennes, jusqu'à paiement d'une indemnité réclamée à leur gouvernement.

L'usage est fort ancien.

Cromwell fit prendre, dans le canal Saint-Georges, deux bâtiments français pour répondre à la capture d'un vaisseau anglais par l'un des nôtres.

Bluntschli remarque à ce propos que ce procédé ne nuit qu'aux particuliers et rappelle le vieil adage : « Si tu bats mon juif, je bats deux de tes juifs. »

Toute la critique de l'embargo est là.

B. BLOCUS PACIFIQUE. — Cauchy fait observer l'analogie du blocus pacifique et de la guerre par lettres de représailles. La lutte est localisée, elle a moins d'effets, elle est moins grave, moins lourde à soutenir que la guerre véritable et peut se proportionner au délit dont on veut obtenir réparation.

Au contraire de l'embargo, ce procédé est récent.

Le premier exemple date de 1827, ce fut un moyen de soutenir l'insurrection de la Grèce contre les Turcs.

Depuis, on l'a maintes fois employé. La France notamment, en 1881, bloqua les bouches du Tage ; en 1836 et 1838, elle agit de même contre la Nouvelle-Grenade et le Mexique ; de 1838' à 1848 contre la Plata ; en 1885, contre la Chine à l'île Formose ; en 1893, contre le Siam ; en 1897, avec les cinq autres grandes puissances, pour interdire aux navires grecs l'accès de la Crète.

On doit lui appliquer les règles fixées par la déclaration de Paris et par la dernière conférence de Londres(1), pour le blocus en général, c'est-à-dire qu'il doit être effectif et notifié.

Effectif : c'est-à-dire, suivant M. Despagne, « établi par
« des bâtiments de guerre stationnés et assez proches
« du rivage, pour interdire efficacement à tout navire
« l'entrée, ou la sortie par rapport aux lieux bloqués ». En

(1) La conférence de Londres (10 décembre 1908, 20 février 1909), réunit l'Allemagne, l'Angleterre, l'Espagne, les Etats-Unis, la France, l'Italie, le Japon et la Russie sur l'initiative britannique.

effet, les neutres n'ont pas d'ordres à recevoir des Etats étrangers. Ils ne sont obligés de tenir compte des opérations militaires du bloqueur que dans la mesure où leur conduite le gênerait et entraverait son action. Si les navires de l'adversaire peuvent entrer et sortir sans danger imminent, il est certain que les neutres peuvent en faire autant.

— Les bâtiments de l'Etat bloqué ne sont pas saisissables à raison de leur nationalité ; ils le deviennent en essayant de traverser les lignes du bloqueur. Sans cela, nulle gêne ne résulterait du blocus, qui ne serait plus un moyen de coercition. Selon la conférence de Londres (1908-1909), la saisie peut avoir lieu seulement « dans le rayon d'action des bâtiments de guerre chargés d'assurer l'effectivité du blocus ».

Notifié : c'est-à-dire que les neutres et l'adversaire, doivent être avertis de la mesure prise à leur égard. La notification, aux autorités du lieu bloqué, est nécessaire. Pour les neutres, l'Angleterre a une tendance à se contenter d'une déclaration générale, adressée aux puissances. La France emploie aussi la notification individuelle aux navires qui approchent de la ligne de blocus. La conférence de Londres est revenue sur la nécessité d'une notification expresse.

Les deux conditions de l'effectivité et de la notification sont nécessaires pour qu'une prise, en temps de blocus pacifique, soit valable.

Mais la saisie d'un navire dans ces conditions est-elle définitive? La France et l'Angleterre l'admettent pour les navires neutres, car ils sont coupables d'une violation de neutralité.

Pour les navires de l'Etat bloqué, l'Angleterre pratique de même la confiscation (1). La France se borne à les séquestrer, considérant qu'il n'y a pas « état de guerre ».

Il nous semble que cette dernière considération doive suffire pour condamner la confiscation des uns et des autres. Du moment qu'il n'y a pas guerre, il n'y a pas neutralité. Du moment qu'il n'y a pas guerre, il n'y a pas hostilité. La saisie des « forceurs » de blocus ne se justifie pas, tout au plus devrait-elle être temporaire.

En somme, nous voyons deux graves défauts aux pratiques du blocus pacifique et de l'embargo.

Ce sont les *particuliers seuls* qui souffrent d'une vengeance qui s'adresse au gouvernement.

Et surtout, en maintenant la paix on prend des mesures belliqueuses. « C'est, — disait un diplomate turc, après « la bataille de Navarin — comme si, cassant la tête d'un

(1) Les Anglais ont abandonné, à Londres, leur prétention de saisir les vaisseaux quand leur seule destination indiquerait l'intention de forcer le blocus. Il faut que la violation du blocus soit réelle.

D'autre part, le blocus ne doit pas empêcher l'accès aux ports et côtes neutres.

« homme, on l'assurait en même temps de son amitié ;
« un pareil procédé ne serait-il pas fou. »

Les gouvernements emploient ce procédé quand ils ne peuvent déclarer la guerre sans l'assentiment des assemblées parlementaires. Ce sont des moyens de pression d'un Etat fort sur un faible. Mais ils ne réussissent pas même à écarter la guerre. « C'est ainsi que le blocus de
« 1827 contre la Turquie, ceux de 1838 contre le Mexique et de 1885 contre la Chine ont abouti à la guerre. »

A Heidelberg, le 8 septembre 1887, l'Institut de droit international a déclaré « le blocus pacifique non opposable aux neutres et en a limité les effets au simple
« séquestre des navires du pays bloqué ». Ni le règlement français de 1778, ni la déclaration de 1856 ne le prévoient, et pourtant nos tribunaux des prises valident les prises faites sur les neutres en cas de notification régulière.

Nota. — VAISSEaux NÉGRIERS ET PIRATES.

CORSAIRES IRRÉGULIERS.

Les pirates sont-ils à proprement parler des ennemis ? Ils ne sont pas en guerre, mais en rébellion contre tous les pays. Ils sont hors la loi et ne sont pas même traités comme des prisonniers, mais comme des criminels.

Les règles de la recousse, dont nous parlerons plus tard, doivent-elles être appliquées aux navires et aux marchandises qu'on leur reprend ? Ces choses ont été

volées et il semble qu'alors ce soient les lois sur le vol qui entrent en vigueur. Par conséquent, suivant la législation française, leur propriétaire non seulement peut toujours les revendiquer entre les mains du voleur, mais encore pendant trois ans, à compter du jour du vol, entre les mains de quiconque en est devenu possesseur (Code civil art. 2279).

En un mot, un forban ne peut faire sien ce qu'il a conquis par ruse ou violence, et les différentes questions de propriété qui se posent à ce sujet sont du ressort du droit international privé.

Quant aux négriers, la convention du 29 mai 1845, passée entre les cinq grandes puissances européennes, leur a fait un sort presque analogue à celui des pirates.

Les *corsaires enfin sont traités comme pirates* s'ils n'ont pas de lettres de marque ou appartiennent à une puissance signataire de la déclaration de 1856, en guerre avec une autre puissance signataire. Seulement pour le navire, la cargaison, les passagers, ce doivent être les règles ordinaires des prises qui s'appliquent.



CHAPITRE II

Sur qui s'exerce le droit de prise ?

Sur les vaisseaux ennemis en principe.

Sur les vaisseaux neutres qui perdent leur inviolabilité, en ne respectant pas leurs devoirs de neutres.

Des neutres, nous ne nous occuperons pas. Mais encore faut-il les distinguer des belligérants.

Quel est le critérium du *caractère hostile* d'un vaisseau et de sa cargaison ? Est-ce la nationalité de l'équipage, de l'armateur, des propriétaires ? est-ce le pavillon ? est-ce le lieu d'origine ou le domicile des choses ou des hommes ?

Tout cela est à considérer : il faut choisir. Si n'importe lequel de ces caractères rattachant à l'ennemi suffisait pour rendre ennemi, le respect de la propriété neutre ne serait qu'un mot.

Ce qu'il faut, c'est systématiser un certain nombre de

présomptions nécessaires pour classer les bâtiments au nombre des ennemis.

Les couleurs nationales et les papiers du bord seront raisonnablement parmi les plus graves.

Si l'on regarde l'équipage ou les propriétaires comme donnant leur qualité aux biens, faut-il insister sur la question de nationalité de droit, ou sur la nationalité de fait — nous entendons par là le domicile ?

Ces différences de points de vue expliquent l'incertitude du droit international à ce sujet, et le partage de la doctrine et de la jurisprudence en deux grands systèmes basés principalement :

L'un sur le critère du domicile — système anglais.

L'autre sur le critère de la nationalité — système français.

De chacun, nous indiquerons les règles et l'orientation. Mais il faut auparavant observer que les belligérants ont une tendance à augmenter leurs droits, en étendant le nombre des présomptions qui suffisent à conférer le caractère hostile.

Les tiers protestent avec raison. Mais il est très difficile d'établir un système tel qu'il ne laisse aucune prise à la fraude de la part des sujets ennemis, tout en respectant d'une façon absolue les intérêts neutres.

Ce nœud gordien ne pourrait être tranché d'une façon absolue, qu'en rendant inviolables les biens des uns et des autres. Nous en parlons, à vrai dire, en justice et en

équité et l'on en tient si peu compte à la guerre, qu'un abus de plus passe inaperçu.

La conférence de Londres a précisé certains points, et laisse peut-être un peu moins de latitude aux juges des prises. Mais elle n'a pu résoudre complètement les problèmes qui se rapportent à la question du caractère hostile. Les deux systèmes anglais et français subsistent toujours et nous allons les examiner.

Et pour mieux faire saillir les questions sur lesquelles la conférence de Londres a amené une conciliation, nous étudierons dans leur intégrité les deux anciennes coutumes, ensuite les articles sur lesquels l'accord est fait aujourd'hui.

PRINCIPES : LE CARACTÈRE HOSTILE.

§ 1. — *Système anglo-américain* (jusqu'en 1909).

Il est extrêmement compliqué.

Sans doute, il est dominé par quelques grands principes. Mais, suivant les cas, l'intention des individus est prise ou non en considération, les particularités de telle ou telle circonstance font naître des théories adjacentes qui se greffent sur la principale, tellement qu'on lui a donné l'épithète de *casuistique*.

Et d'abord, la doctrine anglaise a choisi comme grand critère du caractère ennemi : le domicile.

C'est là ce qu'un juge britannique doit avant tout examiner : il en déduira la qualité des personnes et par contre-coup celle du navire et celle de la cargaison.

A. LES PERSONNES. — *Est ennemi quiconque est domicilié en pays ennemi.*

Dans cette règle, on reconnaît immédiatement l'esprit pratique de l'Angleterre.

Le pays qui est intéressé par les pertes et les gains d'un individu est celui de son domicile. Un armateur, un commerçant, en particulier, enrichissent beaucoup plus par leur trafic la ville où ils sont établis, que celle dont ils sont originaires. Qu'importe à un belligérant qu'un Allemand ait émigré aux Etats-Unis pour faire fortune et revenir plus tard en Allemagne ! Celui qui est en guerre avec les Etats-Unis doit seulement considérer que le commerce de cet Allemand introduit dans la nation ennemie des ressources diverses, soit en nature, soit en numéraire. Le trésor de l'adversaire en profite indirectement :

Un Américain habitant l'Europe aidera beaucoup moins sa patrie à soutenir la guerre que ne le fait cet étranger.

Et pour reprendre la comparaison de M. Charles Dupuis : « De même que, dans les armées en présence, « on s'inquiète peu de la nationalité des combattants, de « même, parmi les non combattants, on néglige le lien

« national pour s'attacher au lien économique et fiscal ».

Mais quelles circonstances détermineront le domicile ?

Il peut être douteux. On considère alors :

les intentions de la personne ;

la durée de son établissement,

et ces éléments d'appréciation peuvent être considérés seuls ou se combiner. Cela donne beaucoup de pouvoir arbitraire au juge.

a) Il suffit que la résidence ait commencé pour qu'on acquière domicile en un pays, *si l'intention « d'y vivre est parfaitement claire »*, suivant Lawrence.

Le tribunal doit alors examiner si les circonstances indiquent que la résidence se prolongera (1).

Si l'individu a émigré en vue d'une situation, si des intérêts le lient à cet endroit, son établissement n'est pas transitoire : il sera tenu pour habitant de ce pays. Il sera ennemi si le gouvernement local est ennemi.

b) Les cas douteux sont fréquents.

Quand les intérêts d'un étranger ne le retiennent pas dans une région, il conserve sa nationalité juridique.

Mais encore faut-il que son établissement soit passager. S'il demeure un temps considérable en territoire hostile,

(1) Lord Stowel dans l'affaire « The Océan », a même jugé qu'un Anglais de naissance, domicilié en Hollande au début des hostilités entre elle et la Grande-Bretagne, et associé d'une maison de Flessingue, avait perdu le caractère hostile en dissolvant dans le plus bref délai son lien social (et pourtant il avait été retenu de force sur le territoire ennemi).

« contribuant par le paiement de taxes ou de toute autre
« manière à la puissance du pays, lord Stowel est d'avis
« qu'il ne pourrait opposer, avec le moindre succès,
« aux droits de la guerre, l'allégation du but spécial qui
« l'avait attiré au lieu de sa résidence. »

L'affaire du *Betsy* est typique pour cette question. Georges et William Patterson, citoyens des Etats-Unis, domiciliés à Baltimore, étaient propriétaires de ce navire.

Georges Patterson, en qualité de subrécargue, le montait.

Le bâtiment fit voile pour la Guadeloupe, où les autorités françaises exercèrent sur la cargaison un droit de préemption, promirent une indemnité, et payèrent en partie avec du sucre. Patterson renvoya le navire à Baltimore avec de nouvelles marchandises et resta dans l'île pour recouvrer sa créance.

La France et l'Angleterre étaient en lutte, et le *Betsy* fut pris par un corsaire britannique, le 20 mai 1794, à Bermude.

L'Amirauté le déclara de bonne prise, les commissaires d'appel ratifièrent ce jugement.

Or, le traité du 19 novembre 1794, entre l'Angleterre et les Etats-Unis, avait institué une commission mixte pour juger les procès qui naîtraient, entre eux, des captures. Cette affaire lui fut déterée et les Américains obtinrent gain de cause, malgré la résistance des juges anglais. Le fait que G. Patterson se trouvait en territoire ennemi

n'étant pas jugé suffisant pour lui faire perdre sa qualité d'Américain.

— A présent, qu'est-ce que le pays ennemi ? Selon M. Dupuis, les Anglais considèrent comme tel : « toute contrée sur laquelle cet Etat (ennemi) exerce une autorité effective en en exploitant les ressources. »

Mais une région occupée par les troupes ennemies garde-t-elle le caractère de son légitime souverain, ou prend-elle celui de l'envahisseur ? Si ce dernier s'en est emparé avec l'intention de la garder, il y a conquête ou acquisition ; on ne considérera plus que la nationalité de l'occupant. Peu importe que le territoire ait été acquis par la force des armes ou par contrat : selon le caractère neutre ou hostile de l'autorité qui s'y exerce en fait, y perçoit les impôts et l'administre, il sera neutre ou hostile.

Ainsi, en 1796, par le traité de San-Ildefonso, l'Espagne avait cédé la Louisiane à la France. En 1803, un navire, propriété d'un habitant de cette colonie, fut saisi par un corsaire anglais. Sir William Scott — dont les arrêts ont fixé la jurisprudence britannique — annula cette capture : attendu que la France n'avait pas pris possession de cette contrée ; la flotte anglaise à cette époque commandait la mer et l'en avait empêchée.

Par contre, il n'avait pas été passé de traité en 1807 au sujet des Iles Ionniennes, quand la Russie les remit à la France. Sir W. Scott jugea qu'en fait la prise de possession était définitive, dès avant le traité de Tilsitt (7 juillet 1807),

et que ses habitants étaient devenus ennemis (Affaire de la Boletta).

Quand l'occupation d'un territoire est temporaire, les hésitations sont plus grandes.

Les opérations stratégiques de l'ennemi dans une région ne la rendent pas ennemie. Pendant la guerre de Crimée, les lords ont jugé dans ce sens : le *Gerasimo*, propriété de négociants Moldaves, fut relâché bien que l'armée russe occupât leur pays.

L'insurrection, d'autre part, peut soustraire une de ses possessions à l'autorité de l'Etat ennemi. Mais la province révoltée ne perdra son caractère hostile qu'en devenant une nouvelle puissance, c'est-à-dire quand son indépendance sera définitivement conquise et reconnue. C'est le sens dans lequel S. W. Scott a jugé, lors de l'insurrection de Saint-Domingue contre la France.

Les Anglo-Américains prennent donc pour critère de la qualité d'un territoire, les avantages économiques et financiers que l'ennemi peut en retirer pour la lutte.

— Il est encore une sorte de pays auxquels le système casuistique fait une condition spéciale : ceux d'Orient et d'Extrême-Orient, où les consuls groupent sous leur patronage leurs nationaux. Appliquant en quelque sorte l'idée d'exterritorialité à cette situation, les Anglais conservent aux chrétiens étrangers leur caractère originel. Les Français établis à Jaffa sous la protection de leur consul demeurent français, par exemple, et ne sont pas

atteints par les conflits de la Turquie et de la Grande-Bretagne.

B. NAVIRES. — A) *Ils ont la même qualité que leurs propriétaires.* Par suite, toutes les questions de domicile que nous venons d'examiner les intéressent (1).

B) D'autre part, *tout navire battant pavillon ennemi est ennemi* (2), quels que soient la nationalité et le domicile du propriétaire. Cela se comprend : le capteur n'aurait plus aucune sécurité d'actes, s'il ne pouvait se fier aux couleurs des vaisseaux. Et les neutres savent à quoi ils s'exposent en arborant même, avec une licence régulière, celles d'un Etat belligérant. Ainsi, un navire appartenant à des Suisses sera de bonne prise s'il navigue sous le pavillon d'un ennemi de l'Angleterre.

Par contre, le bâtiment ne sera pas couvert par le pavillon neutre si les propriétaires sont domiciliés en pays ennemi.

— Une autre règle en cette matière est l'indivisibilité

(1) Dans la guerre sino-japonaise, les bâtiments chinois essayaient souvent de s'abriter sous les couleurs américaines. Le cas de la substitution de pavillon est donc très pratique.

(2) Louis Garneray parle quelque part d'un vaisseau musulman, dont le corsaire français (sur lequel était Garneray), s'empara parce qu'il avait arboré les couleurs de l'Angleterre avec laquelle nous étions en guerre à ce moment. C'était de bonne guerre, suivant les règles anglaises comme suivant les françaises.

du navire ennemi au point de vue de la propriété. La part des copropriétaires neutres est confisquée avec celle des ennemis.

Mais la divisibilité est admise si le vaisseau neutre est en partie à des ennemis, et la portion de ces derniers est saisissable. N'est-ce pas inique ?

— Pour la vente d'un navire ennemi à un neutre, l'Angleterre l'admet en principe. Mais il ne faut pas que le moindre soupçon de fraude entache la vente, sans quoi le navire est impitoyablement confisqué.

Ce fut le sort du *Rapid*, pris en 1854, pendant la guerre de Crimée. Le navire était russe quand il fut acheté par Hansen, sujet danois. L'Amirauté découvrit que la vente était simulée et jugea bonne la prise. La *Christine*, achetée par M. Schwartz, sujet neutre, à des Russes, fut aussi condamnée, parce qu'elle n'avait pas à bord l'acte de vente.

En tout cas, un navire ne peut changer de nationalité en cours de route. Il est jusqu'à l'arrivée ce qu'il était au début du voyage. Sans cela, un « contrat de vente fictif antidaté au profit d'un neutre » pourrait être présenté à l'Amirauté si le bâtiment était capturé.

Bien plus, si la vente consentie avant la guerre « ne l'a été qu'en prévision, en considération de l'imminence de la guerre », le vaisseau demeure ennemi.

— Il suffit enfin qu'un navire soit engagé dans le

commerce ou la navigation que l'Etat ennemi se réserve pour qu'il soit ennemi (1).

C'est la règle de 1756. La France qui, suivant l'usage d'alors, se réservait l'intercourse coloniale — c'est-à-dire monopolisait le commerce entre elle et ses colonies — accorda aux Hollandais le privilège d'assurer ce trafic, pendant sa guerre avec la Grande-Bretagne. Celle-ci considéra comme ennemis les navires neutres qui se prêtaient à cette combinaison. Et par le moyen de sa théorie de la « continuité du voyage », elle atteignit ceux qui tournaient sa prohibition en allant d'un port ennemi dans un neutre, pour gagner de là un comptoir ennemi ; « l'opération, unique dans la pensée et d'après « le but de ceux qui l'entreprenaient, demeurait illicite, « et le navire qui s'y livrait ne pouvait, par un détour, « se dépouiller du caractère hostile ».

Aujourd'hui, l'intercourse coloniale n'est plus monopolisée par la métropole, mais le cabotage est souvent réservé aux nationaux.

Bien plus, grâce à l'élasticité des règlements et de

(1) Le cas *d'assistance hostile* se rattacherait plutôt à la théorie de la contrebande de guerre. C'est ainsi que les navires charbonniers, qui accompagnèrent pendant la guerre russo-japonaise l'escadre de Rodjetvensky, s'exposaient à être légitimement capturés. Nous ne faisons qu'indiquer la question dernièrement discutée à Londres, parce qu'elle se rattache au droit des neutres plutôt qu'à la théorie du caractère hostile.

la jurisprudence anglo-américaine, un bâtiment peut être confisqué s'il est « employé *de facto* au service de l'ennemi », « sur le même pied et avec les mêmes avantages que ceux des nationaux de naissance résidents ».

C. CARGAISON. — La cargaison a le même caractère que ses propriétaires, elle est ennemie s'ils résident en pays ennemi.

Mais elle devient hostile en deux autres circonstances :

A) *Si elle est engagée dans un commerce intéressant l'ennemi directement.*

Expédiée à un habitant du pays ennemi, elle est saisissable, quand même l'acte de vente maintiendrait la propriété de l'expéditeur jusqu'à la livraison.

De la sorte on empêche autant que possible que des secours arrivent à l'adversaire.

Mais on est allé jusqu'à confisquer la part d'un ennemi dans une maison de commerce neutre, et la part d'un neutre dans une maison ennemie. Il est abusif d'en user de même en deux cas opposés.

B) *Si les marchandises sont originaires du sol ennemi.* Ainsi, la Cour suprême de l'Union confirma la saisie des trente barils de sucre de M. Bentzon, pendant la guerre de 1812-1814. M. Bentzon, sujet danois, était propriétaire à Santa-Cruz. L'Angleterre prit cette île au Danemark et M. Bentzon rentra dans sa patrie, c'est-à-dire en territoire ennemi de l'Angleterre. Mais ses plan-

tations de Santa-Cruz étaient devenues territoire britannique, et quand un vaisseau américain s'empara du navire anglais qui transportait le sucre, il considéra avec raison, suivant la règle de son pays, la marchandise comme hostile par son origine.

Naturellement, pour éviter les fraudes, la cargaison conserve jusqu'à son arrivée le caractère qu'elle avait au départ. Les ventes « *in transitu* » sont nulles.

Cependant, comme pour les vaisseaux on respecte la vente passée avant la guerre, à condition qu'elle l'ait été de bonne foi. Cela donne un large pouvoir d'appréciation aux juges, mais sir W. Scott a reconnu la validité de la vente passée dans ces conditions : une cargaison de vins d'Espagne, transportée en Hollande par la *Vrouw Margaretha*, fut achetée en cours de route par une maison de Hambourg. La guerre ayant éclaté entre l'Espagne et la Hollande d'une part et l'Angleterre de l'autre, le navire fut pris par un corsaire britannique. Comme on ne pouvait dire que le contrat eût été conclu en prévision des hostilités, le vin fut restitué.

Ainsi, les causes de capture sont multipliées par les théories anglo-américaines. La propriété des neutres sera par suite peu respectée.

Mais il est certain que, la guerre ayant pour but de priver son adversaire de ressources, les belligérants ont intérêt à pratiquer le système casuistique. A ce point

de vue, nos usages sont moins avantageux, ils sont aussi plus doux, mais sont-ils plus logiques ? c'est ce que nous allons examiner.

N.-B. — [Constatons, en terminant, que les prétentions anglaises, sur tous les points examinés ci-dessus, paraissent s'adoucir. Et dernièrement, il a été admis à Londres que la saisie injustifiée des navires et marchandises neutres donne droit à indemnité. Jusqu'alors, la jurisprudence britannique ne semblait guère incliner en ce sens].

§ 2. — *Système français* (jusqu'en 1909).

Le système français, pour établir la qualité neutre ou ennemie des navires et des marchandises, se base sur des principes abstraits.

Il ne cherche pas à frapper directement l'adversaire dans son commerce, à empêcher qu'on ne lui procure des ressources. Il considère tous les citoyens d'une nation comme solidaires, il leur reconnaît la même qualité qu'à leur gouvernement.

Par suite, les marchandises qui appartiennent à des *nationaux* ennemis, les navires qui battent *pavillon* ennemi sont ennemis.

A. LES PERSONNES, LES MARCHANDISES. — Le 13 fructidor an IX, le Conseil des Prises, dans l'affaire « Le

Hardy contre la Voltigeante », jugea que le citoyen neutre, établi en territoire ennemi, reste neutre. La fonction de consul, qu'avait le commerçant considéré dans l'espèce, ne modifia pas le jugement, car l'individu en cause agissait simplement comme négociant et sans caractère officiel.

Cette décision formula cet axiome : « *Que les biens n'ont pas par eux-mêmes le caractère neutre ou hostile, mais prennent toujours celui dont se trouve revêtu leur propriétaire.* »

Un autre arrêt du 27 pluviôse an X fortifia cette jurisprudence et le Conseil des Prises ne se déjugea point, même en 1870-71, malgré les instructions contraires du Ministre de la Marine (25 juillet 1870) qui déterminaient le caractère hostile des maisons de commerce d'après le lieu où elles sont établies.

Le fondement de cette opinion se trouve dans l'arrêt de l'an IX, selon lequel la guerre étant une « relation... des Etats entre eux, on ne peut forcer à y prendre part celui qui n'a point manifesté la volonté expresse de s'incorporer, à la puissance belligérante chez laquelle il habite ».

Mais « *fraus omnia corrumpit* ». Le règlement du 26 juin 1778 (art. 6), reproduisant en cela celui de 1744, exige, pour que la naturalisation soit valable, qu'elle ait eu lieu trois mois au moins avant la guerre. Sans quoi, il serait trop facile aux sujets ennemis de se soustraire

aux dangers de la belligérance en obtenant des « lettres de neutralité ».

Et même dans ce cas, où la naturalisation est valable, les anciens sujets ennemis, en rentrant dans leur patrie pour y faire le commerce, reprennent le caractère hostile.

Il se peut aussi que plusieurs Etats revendiquent un individu comme leur sujet. — Le mieux alors serait, à notre avis, de ne pas outrer la rigueur du système et de le considérer comme soumis soit au pays d'origine (si celui-ci n'a pas abandonné ses droits), soit (en cas contraire) au pays de son domicile.

Les marchandises ont donc la même nationalité que leur propriétaire — la nationalité étant déterminée par la loi du pays de naissance, en général. — Pour les biens d'une société, on considère seulement la nationalité de celle-ci, d'après le siège social.

Mais la présomption est que la cargaison d'un navire ennemi est ennemie. C'est donc aux propriétaires de prouver d'abord leur droit, puis leur caractère neutre. Le règlement de 1778 n'admet comme preuves que les pièces du bord, mais la jurisprudence du Conseil des Prises en accepte de toutes sortes pour la nationalité.

— Le Conseil des Prises considère uniquement la question de propriété en cours de route. Ainsi le 13 janvier 1871 (affaire de la Laura-Louise), il a bien indiqué que : si la propriété de la cargaison est par stipulation

expresse réservée à l'expéditeur neutre, elle est insaisissable.

Comme de juste, la condition de bonne foi est toujours sous-entendue.

B. NAVIRES. — Selon les instructions françaises du 25 juillet 1870, « la nationalité (des navires) ne dérive
« pas seulement de celles de leurs propriétaires, mais
« encore de leur droit légitime au pavillon qui les
« couvre ».

Donc : pavillon ennemi, bâtiment ennemi.

Chaque Etat fixe lui-même les conditions qu'un vaisseau doit remplir pour arborer ses couleurs.

Il est vrai que le règlement de 1778 (art. 9) déclare
« de bonne prise tous bâtiments étrangers sur lesquels
« il y aura un subrécargue marchand, commis ou officier
« d'état-major d'un pays ennemi de Sa Majesté, ou dont
« l'équipage sera composé, au-delà du tiers, de matelots
« sujets des états ennemis de Sa Majesté, ou qui n'auront
« pas à bord le rôle d'équipage arrêté par les officiers
« publics des lieux neutres d'où les bâtiments seront
« partis ». Mais depuis les conclusions de Portalis, dans
l'affaire « le Pégon », chacun admet que cette règle s'applique seulement au cas où la neutralité de la prise est douteuse.

— Etant donné que le pavillon prouve la nationalité, tout le bâtiment sous les couleurs ennemies sera ennemi.

Mais, plus équitable que le système anglais, le français considère comme indivisible et neutre la propriété d'un vaisseau qui porte légitimement le drapeau neutre.

Le Conseil des Prises, le 23 décembre 1870, rejeta donc la réclamation d'indemnité faite par Hoffmann et C^{ie}, de Londres, qui avaient (pour garantie d'une créance de 12.000 thalers), hypothèque sur le « *Türner* ». Il déclarait que « *la propriété du navire au point de vue de l'exercice des droits de la guerre est absolument indivisible* », et s'appuyait sur la jurisprudence britannique.

M. de Bœck observe que des navires, sans appartenir à des sujets colombiens, sans être montés par des sujets colombiens, peuvent arborer le pavillon de Colombie. Il se demande quelle serait la décision du Tribunal des Prises « si, la Colombie étant neutre, un navire battant « pavillon colombien appartenait à des sujets ennemis, « ou, si, la Colombie étant en guerre, un navire portant « le pavillon colombien était la propriété exclusive de « sujets neutres ? » A nous, il semble que le Conseil des Prises dispose, grâce au règlement de 1778, d'une arme à double tranchant. Il ne serait pas inique d'en user pour obliger la Colombie à réformer une législation qui facilite vraiment trop la fraude. Mais peut-être vaudrait-il mieux appliquer la règle « pavillon ennemi, navire ennemi », « pavillon neutre, navire neutre », puisqu'en adoptant un drapeau, chacun sait à quoi il s'expose.

La question est un peu différente s'il s'agit de vaisseaux qui, ne pouvant arborer de pavillon national — parce que leur Etat n'est pas maritime (la Suisse, par exemple) — empruntent, avec une licence régulière, celui d'une tierce puissance. La jurisprudence, en ce cas, n'admet pas la saisie. C'est ainsi que la *Palme*, navire appartenant à la Société protestante des missions de Bâle, fut capturée pendant la guerre de 1870-71, sous pavillon hanovrien; le Conseil des Prises de Bordeaux la condamna, mais le Conseil d'Etat, en appel, réforma cet arrêt. La raison en était : que les armateurs suisses ne pouvaient, d'après la Constitution helvétique, arborer le pavillon national, et que, devant ce cas de force majeure, l'équité exigeait une dérogation au principe, la bonne foi étant prouvée (1). — Et, en pareille occurrence, de Boeck estime que le vaisseau neutre, malgré son pavillon, doit conserver tous les avantages de sa neutralité et l'inviolabilité de sa cargaison.

— Mais un navire ennemi change-t-il de nationalité quand il est vendu à un neutre ?

La Russie et la Suède interdisent un tel achat pendant une guerre. Au moins le cas peut-il se produire en d'autres Etats. Nous en trouvons plusieurs exemples en 1854.

(1) D'autre part, la mission religieuse de « la Palme » ayant disposé à l'indulgence le Conseil d'Etat, on ne doit peut-être pas, en pratique, assurer que la jurisprudence est définitivement fixée par ce précédent.

L'*Orione*, d'origine russe, fut vendu et arbora le pavillon de Toscane. Capturé près de Livourne, il fut condamné parce que l'achat, fait pendant la guerre, avait été antidaté.

De même, le *Christiane*, qui avait pris les couleurs danoises, et l'*Alexandre 1^{er}*, naviguant sous pavillon ionnien, après l'ouverture des hostilités entre la Porte et la Russie, furent pour ce motif jugés de bonne prise.

En effet, l'édit de 1778, prévoyant les simulations et les ruses « *subordonne la validité d'une vente antérieure au début des hostilités à la constatation du contrat par acte authentique* ». Les citoyens des puissances neutres, si leur loi ne défend pas un tel achat, ne peuvent protester, s'ils sont victimes d'une saisie : la règle est simple, ils la connaissent, les belligérants doivent l'appliquer pour n'être pas dupes des neutres.

CRITIQUE DES DEUX SYSTÈMES ET PROGRÈS RÉALISÉS

PAR LA CONFÉRENCE DE LONDRES.

Nous l'avons dit : ni dans un sens, ni dans l'autre, la coutume n'est absolument fixée ; les deux systèmes ont leurs inconvénients.

Pour les belligérants, la doctrine casuistique a de grands avantages : elle empêche autant que possible toute ressource de pénétrer chez l'adversaire. Mais les neutres sont sacrifiés. La multiplicité des cas de prise

forment un réseau tellement inextricable que peu de vaisseaux en relations avec l'ennemi échappent à la confiscation. De plus, la complication de la théorie cause souvent des doutes sur la légitimité d'une capture : et, dans ce cas, l'Amirauté tranche l'incertitude au profit du capteur. Enfin, il semble injuste de faire supporter les risques de la guerre à des individus qui n'ont avec les Etats ennemis qu'un lien de domicile bien facile à briser.

Plus simple, plus logique et plus favorable à la navigation neutre, notre système a aussi ses défauts. Notamment : des individus qui ont cessé tous rapports avec leur patrie peuvent avoir leurs biens confisqués, parce qu'ils sont demeurés sujets de l'ennemi ; et, de même que la jurisprudence britannique, celle du Conseil des Prises admet l'indivisibilité du navire au point de vue de la propriété.

— La conférence de Londres n'a pas fait disparaître les antinomies des deux opinions, mais elle a établi l'accord sur quelques points où le désaccord n'était pas trop grand.

1° Navires. « Le caractère neutre ou ennemi du navire est déterminé par le pavillon qu'il a le droit de porter » (art. 57 de la déclaration).

Le droit au pavillon dépend, naturellement, des lois du pays dont on prend le pavillon.

Mais encore faut-il qu'on n'ait pas pris le pavillon

neutre pour échapper aux conséquences de la guerre : *Le transfert de pavillon avant la guerre est en effet valable en principe*, mais il est présumé frauduleux et nul — sauf preuve contraire, — s'il a été effectué moins de 60 jours avant l'ouverture des hostilités et si l'acte ne s'en trouve pas à bord ; il est au contraire présumé valide, de façon absolue, s'il a eu lieu au moins 30 jours avant l'ouverture des hostilités, s'il est absolu, complet, conforme à la législation des pays intéressés et ne laisse pas le contrôle du navire ou le bénéfice de son emploi entre les mêmes mains qu'avant le transfert (art. 55).

Effectué après l'ouverture des hostilités, le transfert de pavillon est nul, mais on peut le rendre valable en prouvant qu'on n'a pas cherché à éviter, par ce fait, les conséquences du caractère hostile. Encore la présomption de nullité est-elle absolue : 1° quand le transfert a été opéré en cours de voyage ou dans un port bloqué ; — 2° « s'il y a faculté de réméré ou de retour » ; — 3° « si les conditions auxquelles est soumis le droit de pavillon, d'après la législation du pavillon arboré, n'ont pas été observées » (art. 56).

« Le cas où le navire neutre se livre à une navigation réservée (aux nationaux) en temps de paix, reste hors de cause et n'est nullement visé par cette règle », que le caractère hostile dépend du pavillon (art. 57).

2° *Cargaison*. « *Le caractère neutre ou ennemi des marchandises trouvées à bord d'un navire ennemi est*

« *déterminé par le caractère neutre ou ennemi de leur*
« *propriétaire* » (art. 58).

Mais pour fixer le caractère neutre ou ennemi du propriétaire faut-il considérer le domicile ou la nationalité ? Si les plénipotentiaires ont entendu trancher cette question, il n'y paraît pas. Dans le cas contraire, nous ne voyons pas à quoi sert cet article 58, l'incertitude reste entière à ce sujet.

Tout au plus serait-ce une condamnation de la jurisprudence anglaise, qui déclarait ennemis les produits originaires du sol ennemi, et l'article 58, pour un problème accessoire, laisse de côté le principal.

« Si le caractère neutre de la marchandise trouvée à
« bord d'un navire ennemi n'est pas établi, la marchan-
« dise est présumée ennemie » (art. 59).

Cela va de soi.

« *Le caractère ennemi de la marchandise chargée à*
« *bord d'un navire subsiste jusqu'à l'arrivée à destina-*
« *tion*, nonobstant un transfert intervenu pendant le
« cours de l'expédition, après l'ouverture des hostilités »
(art. 60). On était déjà d'accord sur ce point. « Toutefois,
« si antérieurement à la capture un précédent proprié-
« taire neutre exerce, en cas de faillite du propriétaire
« ennemi actuel, un droit de revendication légale
« sur la marchandise, celle-ci reprend le caractère
« neutre. »

La solution de cette espèce est équitable, le précédent

propriétaire ne pouvant être soupçonné, en ce cas, de complicité avec le failli.

Mais il est regrettable que les délégués des puissances n'aient pu fixer le principe au lieu de s'attarder aux détails : *Quel est le critère du caractère hostile des personnes ?* ils ne nous l'ont pas dit.

De la sorte, bien que les articles concernant le transfert de pavillon, ou fixant le caractère d'un navire d'après son pavillon légitime, rappellent fort le système français, il est difficile de prétendre que l'on ait fait triompher à Londres notre doctrine nationale.

EXCEPTIONS A LA CAPTURE DES NAVIRES ENNEMIS.

Nous l'avons vu, en faveur d'un vaisseau neutre, la *Palme*, naviguant sous pavillon ennemi, le Conseil d'Etat a dérogé au principe.

Peut-être est-ce en considération du caractère religieux de ce bâtiment, qui appartenait aux Missions protestantes de Bâle ? Aussi, après avoir constaté ce fait, n'en tirerons-nous pas de conclusions générales : M. de Bœck pense qu'un navire dans ces conditions doit conserver les avantages de sa neutralité. M. Dupuis estime « qu'on aurait tort de voir dans la décision du Conseil d'Etat de 1871 le germe d'une nouvelle immunité ».

Nous admettrions volontiers, avec M. de Bœck, qu'il y

a là une question de neutralité plutôt qu'une exemption pure accordée à un navire ennemi.

Nous n'insisterons donc pas sur ce point, puisque les exceptions dont nous nous occupons sont relatives aux bâtiments, revêtus du caractère hostile incontestablement. De ces immunités, les unes sont reconnues par les divers Etats, les autres, discutées.

§ 1. — *Exceptions généralement admises.*

Ce sont des considérations de justice et d'humanité qui les ont fait reconnaître. Mais leur nombre est trop restreint.

A. NAVIRES DE CARTEL. — Les parlementaires sont inviolables.

Les navires de cartel, chargés de propositions de paix ou des échanges de prisonniers, sont donc insaisissables. La loi japonaise sur les prises (9 septembre 1894) le reconnaît explicitement.

En principe, ils doivent être munis d'un laissez-passer délivré par les autorités ennemies. Mais il suffit que leur mission soit basée sur un accord des belligérants et bien établie.

Tant qu'ils sont dans l'exercice direct de leur fonction, et s'ils ne font pas d'acte de guerre ou d'espionnage, leur navigation est donc libre, c'est une espèce

d'armistice. Ils ne doivent porter ni cargaison, ni armes, excepté un canon de signaux.

B. NAVIRES EN MISSIONS SCIENTIFIQUES, RELIGIEUSES OU PHILANTHROPIQUES. — Leur rôle est essentiellement civilisateur et pacifique. Il ne servirait à rien, pour l'issue de la guerre, de les capturer. Cela « n'aurait d'autre » effet que de priver l'humanité du bénéfice à attendre « d'une exploration ou d'une découverte. »

Dès le XVIII^e siècle, on voit le gouvernement anglais accorder un sauf-conduit aux navires de Bougainville et de la Pérouse et la France en user de même à l'égard de Cook. Au XIX^e, les vaisseaux envoyés au Pôle à la recherche de Franklin ; en 1859, la corvette autrichienne *Novarra* et d'autres encore ont joui du même privilège.

L'usage est constant et les navires de guerre en profitent comme ceux de commerce et aux mêmes conditions : Ils doivent s'abstenir de tout acte se rapportant aux hostilités. Il faut que sur notification de leur gouvernement — indiquant le caractère, le nom, la force, l'armement, le but, l'itinéraire du vaisseau — l'ennemi leur ait accordé un sauf-conduit.

Sans cela, ils s'exposeraient aux mêmes désagréments que le commandant Flinders : celui-ci, parti en Australie, sur l'*Investigator*, pour une mission scientifique, dut revenir sur le *Cumberland* parce que l'*Investigator* ne pouvait plus tenir la mer. Il fut retenu prisonnier à

l'île Maurice, par les autorités françaises, comme suspect.

La deuxième conférence de la Paix (1907) a reconnu et réglementé ces usages.

C. BATEAUX DE PÊCHE. — Inoffensifs et pauvres, les marins qui pratiquent la pêche côtière, « les moissonneurs des mers territoriales », selon la jolie expression d'Ortolan, sont exemptés du droit de prise : eux, leurs barques, leurs engins de pêche et leurs poissons. Cela, par un motif de pure humanité (1).

La Convention de la Haye de 1907 leur assimile les bateaux exclusivement affectés à des services de petite navigation locale.

Longtemps la pratique fut hésitante.

Les premières *trêves-pêcheresses* semblent remonter au xiv^e siècle (2). Le 2 octobre 1521 le traité de Calais reconnaît cette immunité, l'ordonnance française de 1543 reconnaît à l'amiral le droit d'accorder des trêves-pêcheresses. Mais l'ordonnance de 1584 n'en parle plus. Et sous Louis XIV, par représailles envers les ennemis, qui enlevaient nos pêcheurs, on renonça « à ces sortes

(1) A la Haye (1907), le contre-amiral Haüs a fait remarquer que les troupes occupant le rivage ne peuvent saisir ces barques, qui sont propriétés privées, et que des vaisseaux le peuvent, ce qui est une inconséquence. V. Lémonon, *op. cit.*, p. 703.

(2) Voir H. Malo.

de traités, toujours désavantageux aux Français » (1).

Louis XVI, le 5 juin 1779, revint aux anciennes traditions, en ordonnant à l'amiral, au début de la guerre pour l'indépendance américaine, de ne pas inquiéter les pêcheurs qui n'auraient pas d'allures belliqueuses.

Ce fut aussi la règle sous la Révolution, malgré quelques représailles contre les pêcheurs anglais.

Dans son Order in Council du 24 janvier 1798, révoqué en 1800 et remis en vigueur en 1801, l'Angleterre proclama le principe contraire. Sous l'Empire, elle suivit pourtant notre pratique.

Les Etats-Unis aussi, dans leur guerre contre le Mexique (1846) (2).

Mais, pendant la guerre de Crimée, malgré notre alliance avec eux, les Anglais détruisirent dans la mer d'Azof les bateaux, provisions, engins de pêche et même les cabanes des pauvres riverains.

Depuis, la pratique internationale s'est fixée en faveur de la navigation côtière et la deuxième conférence de la

(1) Valin.

(2) En 1898 aussi. Témoin les affaires du « Paquete Habana » et du « Lola ». Déclarés de bonne prise par la Cour du district de Floride, sous prétexte que nul texte n'exemptait les bateaux pêcheurs de capture, ils furent vendus. Mais la Cour suprême cassa le jugement et ordonna restitution du prix : attendu que les bâtiments côtiers pêcheurs bénéficient d'une considération d'humanité quand ils exercent pacifiquement leur commerce et si les nécessités de la guerre n'obligent pas à les capturer.

Paix l'a codifiée (art. 3), dans sa « convention relative à certaines restrictions à l'exercice du droit de capture ».

Pour la grande pêche, de la morue ou du homard par exemple, il en est différemment. Les bâtiments qui s'y livrent sont importants, ils peuvent être dangereux pour l'ennemi ; enfin, leur raison d'être est moins l'alimentation de familles indigentes qu'une véritable entreprise commerciale.

Il est bien entendu, aussi, que les barques de pêche et de navigation locale, en faisant acte d'hostilité, en s'employant à un usage militaire, perdent leur inviolabilité. Mais l'utilisation de quelques barques de ce genre par la marine de guerre — ou les imprudences de quelques patrons — ne légitimeraient pas la capture de toutes leurs semblables.

D. NAVIRES HOSPITALIERS. — Longtemps on a hésité à reconnaître aux bâtiments hospitaliers les mêmes immunités qu'aux navires en mission scientifique.

A la Haye, en 1899, on introduisit pour la première fois, dans la guerre maritime, les principes de la convention de Genève. En 1907, la deuxième conférence de la Paix a parfait cette œuvre en adoptant la convention additionnelle de Genève (6 juillet 1906).

L'inviolabilité est assurée aux bâtiments hospitaliers dont les belligérants ont notifié la mise en usage, que ces navires appartiennent à l'Etat ou aux particuliers

(art. 1 et 2). S'ils sont neutres, ils doivent se mettre sous la direction d'un des belligérants, qui notifie à l'adversaire leur mise en usage (art. 3).

Une peinture blanche et rouge et le pavillon blanc à croix rouge les distinguent.

L'immunité cesserait si ces bâtiments commettaient des actes d'hostilité (art. 8).

Les bâtiments de commerce ou embarcations neutres, qui sont venus au secours des malades et blessés, sont aussi protégés dans l'exercice de cette fonction (art. 9).

Religieux, médical ou hospitalier, le personnel des navires-hôpitaux est inviolable (art. 10).

Mais tout vaisseau de guerre belligérant peut « réclamer la remise des blessés, malades ou naufragés » qui sont à bord d'un navire ennemi ou neutre (art. 12).

Les blessés et malades tombés au pouvoir de l'ennemi sont prisonniers de guerre. La convention contient diverses dispositions se rapportant au sort de ces prisonniers et aux renseignements que les belligérants doivent se communiquer à leur sujet. Les objets d'un usage personnel doivent être remis aux intéressés.

Ainsi cette réglementation est sage et pratique, mais on a critiqué, avec juste raison, l'obligation que l'on impose aux hospitaliers neutres de « se mettre sous la direction de l'un des belligérants ». Pourquoi cela ? beaucoup de bonnes volontés neutres ne seront-elles pas

écartées ? La commission a cru devoir adopter le point de vue du délégué allemand, contre-amiral Siégel : les vaisseaux hospitaliers « doivent être soumis à une autorité supérieure, qui les contrôle, qui les protège et qui « en prenne la responsabilité ».

Un droit de contrôle et de visite très large est donné aux belligérants sur ces navires, ils peuvent « leur enjoindre une direction déterminée » et « même les détenir » (art. 4), mais n'est-ce pas aller bien loin que leur donner le droit de réclamer la remise des blessés, malades ou naufragés ?

Enfin, telle quelle, cette protection est un progrès.

§ 2. — *Exemptions désirables.*

A. PAQUEBOTS-POSTES. — En raison des services qu'ils rendent pour les relations intellectuelles entre les puissances, ils peuvent être aussi comparés aux navires en mission scientifique — sous toutes réserves.

Très intéressante à ce sujet, la convention franco-anglaise du 14 juin 1833 (art. 13) exempte de tout embargo les paquebots qui font le service de Douvres à Calais. Leur inviolabilité ne cesse qu'après notification, faite par l'Etat qui veut y mettre fin, à l'Etat ennemi, et chacun doit laisser repartir les vaisseaux de l'adversaire qui se trouvent dans ses ports.

Il est assez douteux que cette disposition se généralise,

car ces navires sont les plus rapides et la tentation de les saisir est grande.

Pourtant en 1869 un traité franco-italien a été conclu dans le même sens.

A la 2^e Conférence de la Paix on a seulement proclamé inviolable la correspondance, elle doit être expédiée le plus tôt possible aux destinataires. En cas de violation de blocus seulement, les dépêches, étant à juste titre suspectes, peuvent être confisquées. Quant aux paquebots-postes, ils subissent les lois de la guerre, mais la visite ne doit être effectuée que dans le cas de nécessité, avec célérité et ménagements (15^e convention).

De Bœck à ce propos distinguait trois cas :

1^o Le paquebot-poste fait communiquer les pays ennemis : c'est le cas prévu par la convention de 1833 et réglementé par elle au mieux des intérêts de chacun.

2^o Le paquebot-poste fait son service entre un pays belligérant et un neutre : il serait bon de le neutraliser, sans quoi les neutres continueront seuls le service, et les belligérants n'ont pas intérêt à leur donner ce monopole.

3^o Le paquebot-poste relie deux territoires ennemis : il est alors de bonne guerre de couper à l'adversaire ses communications.

B. BATIMENTS NAUFRAGÉS. — Ce serait par générosité pure que l'Etat ne profiterait pas de l'avantage à lui donné par la fortune, en respectant le naufragé.

Aussi, pratique et théorie sont incertaines.

Le gouverneur de la Havane donna un sauf-conduit au navire anglais *Elisabeth* forcé, par la tempête, à se réfugier dans un port ennemi (1746). Mais dans un cas semblable, M. de Martel, commandant le *Belliqueux*, fut retenu prisonnier à Bristol (1757), bien qu'une frégate anglaise eût été récemment mieux accueillie à Brest.

Et l'on pourrait multiplier les exemples opposés.

Les textes sont plus rares. Néanmoins on trouve, au xvii^e siècle, la déclaration de guerre du roi de Danemark à l'Espagne, où il promet de respecter les navires ennemis réfugiés dans ses ports. Et Valin, partisan de la confiscation, « n'y eût-il même que la crainte que l'ennemi ne « profite de l'occasion pour reconnaître le port et voir « ce qui s'y passe », juge que cette déclaration, « à la « supposer exempte de politique ou d'ostentation, est « plus admirable qu'imitable. » — Un arrêt du Conseil des Prises, du 13 frimaire an IX, décide que les navires échoués sont de bonne prise, mais non ceux qui ont été admis dans un port français sans contestation.

Mais, les ordonnances de 1681, de 1687, le règlement de 1778, l'arrêté du 6 germinal an VIII, et le décret du 18 juillet 1854, appliquent les règles ordinaires des prises aux navires naufragés ou échoués. Et (arrêté du 13 décembre 1818) la Hollande fait le même sort aux

navires ennemis qui se réfugient dans ses ports (1).

Comme de juste, devant ces faits, il s'est formé deux courants de doctrine :

L'un, favorable à l'immunité, MM. Calvo, Bluntschi, Gessner, en sont des partisans au nom de la justice et de l'humanité ;

L'autre, en sens inverse, se fondant sur le droit que l'on a en guerre de combattre à armes inégales, c'est l'opinion de MM. Ortolan, Massé, Hall et de la plupart.

En vérité, les deux doctrines peuvent se défendre. L'une se base sur le droit absolu et l'autre sur la grandeur d'âme ; l'une est plus pratique et l'autre est plus belle.

Quoi qu'il advienne de ces diverses tendances, nous pensons, avec M. P. Fiore, que le droit de prise maritime est un droit restrictif du droit de la guerre ordinaire, et que, par conséquent, il doit être interprété de la façon la plus favorable à ceux qui le subissent.

(1) La Hollande, l'Angleterre, la Russie, sont nettement opposées en pratique à cette immunité, l'Espagne et la France au contraire.



CHAPITRE III

Qui peut exercer le droit de prise sur les vaisseaux ennemis, et dans quelles conditions.

Nous savons ce qu'on entend par vaisseau ennemi, et à quel moment les bâtiments deviennent saisissables.

Il reste à déterminer qui peut exercer le droit de prise, où, et suivant quelles règles spéciales.

§ 1. — Qui peut exercer le droit de prise.

Jadis, les armateurs munis de lettres de marque et les vaisseaux de l'Etat avaient tous ce droit.

La déclaration de 1856, en abolissant la course, a donc restreint le nombre des capteurs légitimes dans les luttes entre les Etats signataires.

Il est certaines puissances qui ont conservé le droit de course, et notamment l'Espagne et les Etats-Unis. C'est pourquoi nous en parlerons encore, mais brièvement.

D'autre part, les vaisseaux appartenant à des particuliers peuvent être utilisés par l'Etat ; c'est la question des marines auxiliaires.

Enfin, dans certaines conditions, les navires marchands peuvent s'emparer de vaisseaux ennemis. (Légitime défense.)

Mais seuls les bâtiments de l'Etat ont, toujours et dans tous les pays, le droit de prise.

A. CORSAIRES. — Dans l'histoire, nous avons indiqué les diverses mesures généralement prises par les gouvernements pour limiter leur liberté d'action.

Si une guerre donnait lieu à des armements en course, les anciens règlements s'appliqueraient, pour les lettres de marque, le cautionnement et autres précautions qui l'empêchent de dégénérer en piraterie. Les nouveaux textes qui viendraient modifier ces règles ne les changeraient guère au fond.

En Italie, d'après le Code de 1865, un décret royal déterminerait les conditions de la course au cas où elle deviendrait nécessaire comme représailles. Les instructions du gouvernement préciseraient les devoirs des armateurs et des capitaines.

Mais les corsaires garderaient toujours leur caractère de partisans, *agissant d'abord dans leur intérêt propre* sous le bénin contrôle des tribunaux de prises.

Tout navire, même neutre et même ennemi, peut de-

mander à l'un des belligérants une commission (1). Le corsaire est en quelque sorte un mercenaire qui a pour solde les profits de sa victoire.

Aussi, n'a-t-il qu'un *mandat limitatif* quant aux droits qu'on lui confère et quant à leur durée. Un soldat, un marin ordinaires, sont traités comme combattants réguliers pendant toute la guerre. Un corsaire doit observer les conditions strictes de sa lettre de marque, sous peine d'être considéré comme pirate.

A part ces restrictions, et les différences de discipline, les bâtiments armés en course ont les mêmes droits et les mêmes devoirs que ceux de l'État. Si une caution est imposée aux armateurs, c'est qu'ils sont réponsables des déprédations commises par leurs vaisseaux. L'État est de même responsable des actes de ses marins, mais il ne peut se demander à lui-même une caution.

B. MARINES AUXILIAIRES. — *Prusse*. — Quand le décret prussien du 24 juillet 1870 fit appel aux marins et armateurs allemands pour constituer une flotte auxiliaire, la France protesta. Elle voyait là une résurrection déguisée

(1) Ainsi au xiv^e siècle, on voit Ant. Doria, corsaire génois, servir le roi de France. Au xvii^e, Jacques II, pour reconquérir le trône d'Angleterre, ne négligeant aucun moyen, délivre des lettres de marque à des corsaires anglais et irlandais ; les tribunaux français étant juges des prises.

Le *Génie*, en 1812, sur quatre-vingt-douze hommes d'équipage, avait trente-huit Français !

Voir H. Malo, *op. cit.*

de la course : les navires appartenaient à des particuliers ; des primes étaient allouées aux capteurs ; l'équipage et ses officiers étaient recrutés par les armateurs.

A ce propos, pour répondre à la note française, le gouvernement britannique prit l'avis de ses jurisconsultes officiels. Ils conclurent au mal fondé de notre réclamation : attendu que les navires de la marine volontaire prussienne étaient à tous égards au service de l'Etat et soumis à la même discipline que la flotte de guerre.

Très justement, M. Dupuis fait remarquer que le décret du 24 juillet, pour atténuer les défauts de la course, ne les en conservait pas moins. La cupidité des armateurs et de l'équipage était excitée par des primes et rien ne garantissait le choix de matelots et de chefs respectueux des lois de la guerre.

La Prusse n'avait pas violé la déclaration de 1856, en droit strict, et son invention parut pratique et bonne, bien qu'elle eût échoué.

Russie. — Dès 1877 et 1878, les Russes, craignant un conflit avec la Grande-Bretagne, considérèrent l'insuffisance de leurs vaisseaux de guerre.

Une association patriotique acheta, à l'aide de souscriptions, un certain nombre de vapeurs pour y suppléer.

Ainsi naquit la flotte auxiliaire actuelle, qui reste armée pendant la paix et se livre à des opérations commerciales. Elle a le droit de passer les Dardanelles et le Bos-

phore, car elle n'appartient pas à l'État et porte le pavillon marchand. Mais le commandant et un officier au moins sont commissionnés par le gouvernement, les équipages reçoivent une instruction spéciale, et le Trésor subventionne l'entreprise.

France. — La France, de même, subventionne certains paquebots-postes transformables en navires de guerre. Construits sur des plans approuvés par le ministre de la marine, ils sont commandés par des officiers de l'Etat, et passeraient au nombre de ses bâtiments dès l'ouverture des hostilités. Mais ils appartiennent à des Compagnies privées.

Grande-Bretagne. — C'est un système analogue au nôtre qui régit la flotte auxiliaire anglaise. Depuis 1887, le gouvernement a passé des contrats avec les grandes Compagnies de navigation. Il les subventionne et, en retour, celles-ci lui céderaient en temps de guerre leurs plus rapides navires. D'autres doivent être construits sous le contrôle de l'Amirauté. La moitié de leurs équipages doivent appartenir à la réserve de la marine royale,

L'Angleterre est donc logique avec sa consultation de 1870. Mais sa marine volontaire offre plus de garantie que celle de la Prusse : elle est composée principalement d'officiers et de matelots du roi et tous ses bâtiments d'Etat ou de commerce ont la même condition en temps de guerre, le gouvernement seul bénéficie des prises et subit les pertes.

La Haye (1907). — La dernière conférence de la Paix a systématisé les règles de ces diverses législations.

Pour se transformer en navire de guerre, les vaisseaux marchands doivent être placés sous l'autorité directe, le contrôle immédiat, la responsabilité de l'Etat dont il bat pavillon (art. 1).

Ils doivent porter les signes distinctifs des navires de guerre de leur nation ; leur commandant doit être au service de l'Etat et régulièrement commissionné par les autorités compétentes (art. 2 et 3).

Le plus tôt possible, le belligérant qui transforme un bâtiment de commerce en navire de guerre doit mentionner cette transformation sur la liste de sa marine militaire (art. 5), et ce navire doit, naturellement, observer les lois et coutumes de la guerre (art. 4).

La Grande-Bretagne avait même proposé que cette transformation ne pût s'opérer que dans les eaux territoriales du belligérant. Cette innovation a été repoussée après maintes controverses. On sait seulement que la transformation dans un port neutre serait une violation de la neutralité.

COMPARAISON ENTRE LES CORSAIRES ET LES MARINES

VOLONTAIRES.

On pourrait voir dans le système des flottes auxiliaires une résurrection de la course, mais celle-ci est réformée et dépouillée de ses graves inconvénients.

La sévère discipline des marines d'Etat empêche les navires — même quand ils restent propriété privée, comme en Russie — de se livrer au pillage. Du moment que les chefs sont choisis par le gouvernement, que les équipages ont une formation semblable à celle des équipages militaires, les lois de l'honneur et de la guerre seront observées autant que possible.

La course est nuisible, surtout en raison de l'extrême indépendance de ceux qui s'y livrent. Ainsi, pendant la guerre de Sécession, la cinquantième partie de la flotte américaine fut détruite par les corsaires. Jamais le président Davis ne put les réduire à l'obéissance. Tout navire, ennemi ou neutre, leur était bon comme butin ; et, les équipages, au prochain port, étaient abandonnés presque nus. Bien mieux : « le commandant du navire « *Shenandoah* brûla quinze navires après avoir appris « que la guerre était terminée ».

C'est cette licence affrénée, provoquée par l'appât du lucre, qui fournit le meilleur argument contre l'ancienne coutume. Et, en 1861, à l'Académie des sciences morales et politiques, Chevalier insistait sur ce point.

Il est vrai qu'aujourd'hui, où les vapeurs les plus rapides, seuls, peuvent entrer en lutte, il serait plus facile de contrôler leurs actes : leur nombre étant très restreint.

Mais, dans ces conditions, autant valait assimiler les vaisseaux propres au combat à ceux de la marine mili-

taire. Les gouvernements avaient intérêt à profiter des captures en se chargeant des risques : les officiers et les équipages de l'Etat étant assez nombreux pour diriger ces bâtiments avec l'aide de quelques auxiliaires.

La course dès lors, n'a plus de raison d'être. Tous les navires faits pour la guerre sont utilisés par l'Etat, qui les achète ou les loue un bon prix à leurs propriétaires et emploie même leur équipage.

Les individus n'ont donc en principe nul intérêt à faire des captures ; cela met un terme à leurs déprédations.

Quant aux subventions reçues par ces vaisseaux, quant aux services d'Etat qu'ils peuvent remplir en temps de paix, cela ne suffit pas à les distinguer des corsaires. Il n'est, en somme, qu'un critérium pour différencier un bâtiment de guerre d'un autre armé en course : c'est le but de leurs croisières, c'est le profit qu'ils en retirent.

C. NAVIRES MARCHANDS SANS LETTRES DE MARQUE. — Un navire sans commission qui accomplit un acte de guerre — et notamment une capture — peut être traité en pirate par l'ennemi.

[Entre les Etats signataires de la déclaration de 1856, un corsaire n'a pas plus de droit qu'un vaisseau quelconque de commerce].

Cela ne veut pas dire qu'ils soient tenus de se laisser prendre par les bâtiments de l'Etat ennemi. Ils ne doi-

vent pas attaquer, mais ils se défendent légitimement et leurs compatriotes ou alliés peuvent les secourir. S'ils capturent l'adversaire, la capture est bonne.

C'est ce que le Code italien a traduit en deux articles :

209. « Les vaisseaux marchands étant attaqués par
« des navires même de guerre, pourront se défendre et
« les capturer ; et aussi courir à la défense d'autres vais-
« seaux nationaux ou alliés attaqués, et concourir avec
« eux à la prise. »

210. « Si un navire tentait de faire une prise en vue
« des côtes de l'Etat, outre les mesures qui seraient
« prises par la force militaire pour repousser la tenta-
« tive, il serait licite à tout citoyen quelconque de s'ar-
« mer pour courir au secours du navire attaqué. »

Il est inutile d'insister sur ce point, tout est dans ces deux textes.

Jadis, les prises faites par un navire non commissionné appartenaient à l'amiral, « dont la générosité le portait
« la plupart du temps à en faire don au capteur en ré-
« compense de sa bravoure ».

— En cette matière, des cas intéressants se sont présentés.

C'est ainsi que, pendant la Révolution, trois marins français s'évadèrent sur une barque anglaise, de la Grande-Bretagne, où ils étaient prisonniers. A Boulogne, l'administration de la Marine voulut confisquer le bateau, mais la Convention fit droit à la pétition des matelots et

le leur attribua par décret du 18 vendémiaire an II. Les exemples de cette espèce sont nombreux. (Voir H. Malo. Fourmentin).

Transportés sur le *Cornwalis*, d'autres marins français s'en rendirent maîtres et le conduisirent à l'Ile de France. La capture fut validée en leur faveur par le Conseil des Prises.

Mais, encore faut-il, pour qu'une prise semblable soit jugée bonne, qu'elle soit faite en cas de légitime défense (1). Et le vaisseau anglais capturé en floréal an XII, près de Sanary, par des marins et des gardes nationaux, fut adjugé à la République. Il en fut de même plus tard, pour une autre saisie faite par des douaniers.

— Aujourd'hui que les douaniers sont assimilés aux militaires, ce serait régulier. —

En tout cas, à supposer qu'une capture soit opérée à bon droit par des particuliers, il n'est pas sûr qu'elle leur appartienne. On pourrait leur donner la part de prise comme aux marins de l'Etat. On pourrait aussi appliquer la jurisprudence de la Révolution, ou l'usage de l'ancien régime, et tout leur laisser comme récompense. Mais nous ne connaissons pas de texte qui règle leur situation.

(1) C'est par faveur spéciale qu'un décret de la Convention valida la prise faite par le pêcheur Denis Thueux et ses neuf hommes d'équipage, sans lettres de marque. C'était une prime à l'audace héroïque. (V. H. Malo.)

§ 2. — *Où peut-on exercer le droit de prise ?*

Hors les eaux neutres ou conventionnellement neutralisées, le droit de prise s'exerce partout.

A. EAUX NEUTRES. — Les fleuves, lacs, mers intérieures des Etats neutres ne peuvent, naturellement, être le théâtre d'hostilités. Les ports sont dans le même cas. Mais l'inviolabilité de leurs mers territoriales sera plus difficile à faire respecter.

Quelle en est la limite ? On répond d'ordinaire : la portée du canon. Cela est très variable. Si un combat est engagé en pleine mer, rien n'avertira les belligérants qu'ils sont arrivés à portée de l'artillerie neutre. Il nous semble que cette inviolabilité de la mer territoriale neutre est une conséquence de l'inviolabilité du sol dans le sens que voici : Les riverains ne doivent pas souffrir des luttes étrangères ; si les escadres approchaient trop du littoral, les projectiles, les torpilles et autres engins pourraient leur causer des dommages. Par suite, il faudra s'abstenir de mesures dont pourraient souffrir les tiers. Mais nous ne voyons pas pourquoi la capture d'un vaisseau désarmé, réduit à l'impuissance et dont on peut s'emparer sans coup férir, serait interdite parce qu'il est à la portée probable du canon neutre.

Les flottes de guerre ont bien le droit de passer dans

les eaux neutres. Si celles-ci étaient aussi inviolables que des frontières, cela ne se pourrait. La souveraineté de l'Etat sur la bande de mer qui baigne ses côtes, n'est qu'une fiction.

Alors, pourquoi ne pas admettre le droit de capture dans les mers territoriales d'un neutre, quand son exercice est possible sans risques pour les habitants ?

Sans doute la doctrine et la pratique sont fixées en sens contraire et nous nous en félicitons, car c'est un adoucissement à la guerre. Mais, en bonne logique, nous ne savons comment l'expliquer.

Dans un port, c'est différent, dans une rade aussi. L'Etat a vraiment rendu siens les flots en les entourant d'ouvrages fortifiés : il a créé un lac artificiel, et, s'il voulait, il pourrait le clore complètement. Mais, quand rien ne s'oppose à la libre navigation, pourquoi tracer une ligne idéale, un cercle cabalistique, au-delà duquel tout vaisseau poursuivi échappe à l'ennemi, fût-il sur le point de se rendre ?

Au fond, ce droit d'asile s'explique par de la pitié pour le vaincu, et surtout par la méfiance des neutres contre les belligérants. La même raison a fait naître la règle d'après laquelle les vaisseaux des deux partis ne peuvent quitter un port neutre qu'à un intervalle de vingt-quatre heures. Mais les meilleures précautions peuvent avoir d'étranges résultats : cet épisode en est la preuve.

Le croiseur suddiste *Nashville*, en réparation à Southampton, fut bloqué par le *Tuscarora*, croiseur fédéral. Chaque fois que le *Nashville* voulait partir, le *Tuscarora*, toujours sous pression, prenait les devants et revenait avant l'expiration des vingt-quatre heures. Pour mettre fin à cette manœuvre, le Gouvernement britannique fit accompagner le *Nashville* jusqu'en pleine mer et défendit au *Tuscarora* de quitter Southampton avant l'expiration du délai ordinaire.

Telle est l'origine de la règle anglaise de 1862 dont la deuxième conférence de la Paix s'est inspirée (13^e convention).

Les navires de guerre belligérants ne doivent jamais séjourner plus de vingt-quatre heures dans les eaux neutres, sauf le cas de nécessité (avaries, mauvais état de la mer). Il ne doit pas y en avoir plus de trois de la même nation dans un port neutre. Il doit s'écouler vingt-quatre heures entre le départ de deux vaisseaux ennemis (art. 12, 13, 15, 16).

D'autre part, s'ils ont la permission de réparer leurs avaries, ils n'ont pas celle d'accroître leur force militaire. Et ils peuvent se ravitailler pour compléter l'approvisionnement normal du temps de paix et prendre assez de combustible pour gagner le port le plus prochain de leur pays (1) (art. 17, 18).

(1) Les Japonais se plaignent que nous ayions, avant la bataille de Tsoushima, aidé la flotte russe, avantagé un parti,

Une prise peut être aussi amenée en port neutre, en cas de force majeure, ou laissée en séquestre (art. 21, 22).

Le neutre est chargé de faire respecter ces règles, comme toutes celles de la neutralité, mais il doit appliquer les mêmes dispositions aux deux partis, sauf à interdire ses ports à ceux qui ne respecteraient pas ses droits (art. 9).

Il est bien entendu que si le gouvernement neutre, pour éviter toute difficulté, interdit aux belligérants l'entrée de ses ports, ces derniers doivent observer cette défense. Ainsi firent la Suède, le Danemark, l'Espagne, Naples, le Brésil en 1854 ; l'Angleterre, la France et l'Espagne en 1861 ; la Grande-Bretagne, les Pays-Bas, l'Italie, le Pérou, l'Espagne, le Chili en 1870.

— Mais, ce qui nous intéresse tout spécialement au sujet du droit de prise, c'est que la 13^e convention de la Haye (1907) donne à la puissance neutre, dans les eaux de laquelle la capture a été faite, le droit et le devoir « d'user des moyens dont elle dispose pour que la prise « soit relâchée avec ses officiers et son équipage », si elle est encore dans sa juridiction. Si la prise est hors de sa juridiction, le gouvernement capteur doit, sur la demande du neutre, la relâcher (art. 3).

Cette disposition est bonne, car elle refrène l'audace notamment en tolérant que l'amiral Makarow prit nos côtes indo-chinoises comme centre d'opérations. V. Nagaoka, R. de Droit int., 1905.

souvent excessive d'un vainqueur, qui n'hésite pas, pour achever sa victoire, à troubler la paix des neutres.

On trouve de fréquents exemples de cette atteinte à la neutralité.

C'est en 1759 le cas de l'amiral Boscawen, qui poursuit près de Lagos, sous le canon portugais, les vaisseaux français de M. de la Clue.

En 1794, dans le port de Gênes, une frégate française fut assaillie par une frégate anglaise.

Le 27 fructidor an VIII, le Conseil des Prises acquitta le navire portugais *Nossa Senhora de Carmelo*, capturé dans les eaux marocaines ; et, en 1805, les juges anglais libérèrent un navire français parce qu'il avait été pris dans les mers américaines.

Dans les eaux portugaises, un corsaire américain, ancré aux Açores, fut détruit par l'escadre anglaise. Le Portugal ne fit droit qu'en 1854 aux réclamations des Etats-Unis, qui demandaient un arbitrage. Louis-Napoléon, choisi par les parties, déclara que le Portugal ne devait pas d'indemnité pour ne pas avoir empêché les hostilités, car le sang avait déjà coulé quand on demanda protection au gouverneur. Cette décision semblerait donc indiquer une responsabilité de l'Etat neutre qui ne protège pas les vaisseaux réfugiés chez lui. Mais, à notre avis, le neutre ne violerait pas la neutralité, en ne protégeant pas les vaisseaux réfugiés dans ses eaux ter-

ritoriales, s'il usait des mêmes procédés envers les adversaires. Mais, à vrai dire, cette hypothèse nous paraît peu pratique.

A deux reprises, pendant la guerre de Sécession, l'inviolabilité des eaux neutres fut sanctionnée :

L'équipage du *Chesapeake*, révolté, passa au service du Sud en qualité de corsaire. Il fut capturé par un vaisseau fédéral près des côtes anglaises. Devant les réclamations du Cabinet britannique, le ministre américain, M. Seward, s'inclina en promettant de punir le capteur. Le vaisseau fut relâché et la Grande-Bretagne le restitua à ses propriétaires.

Un autre navire, de l'Union, le *Wachusett*, en 1864, prit devant Bahia, dans les eaux brésiliennes, le croiseur confédéré *Florida*. Washington, en 1866, donna satisfaction au Brésil.

Après une telle série de précédents, nul doute ne pouvait s'élever sur le bien fondé d'une réclamation neutre en pareille occurrence. Le Conseil d'Etat alla même plus loin : il annula une prise faite dans les eaux neutres (arrêt du 27 fructidor an VIII).

A La Haye, de cette coutume on a fait une loi.

B. EAUX CONVENTIONNELLEMENT NEUTRALISÉES.— En principe, une convention n'est valable qu'entre les parties qui l'ont signée. Les tiers ne sont point tenus de la respecter.

Mais, en fait, il semble que la neutralisation d'une mer, d'un détroit, d'un fleuve, faite par quelques puissances et placée sous leur commune protection, est fort bien garantie contre les entreprises des belligérants. Les dangers d'une coalition suffiront à faire respecter cette inviolabilité, si les contractants sont bien résolus à l'imposer à l'étranger.

La Baltique est une de ces mers fermées par la nature, où les riverains interdisent aux belligérants toute mesure belliqueuse (1).

Le canal de Suez, dans l'intérêt mondial, le Congo, le Niger, le Danube jusqu'aux Portes de fer, sont neutralisés (2). En 1883, un essai d'arrangement, pour le cas où la Turquie serait en guerre, n'aboutit pas au sujet du canal de Suez.

La condition juridique est donc, en réalité, à peu près la même pour les eaux naturellement neutres et les neutralisées. Il est à remarquer toutefois, que telle convention peut interdire à un riverain, comme aux autres Etats, toute action belliqueuse dans les parages neutralisés.

(1) Accords : en 1759 entre la Russie et le Danemark ; en juillet-août 1780 entre la Suède, la Russie, la Prusse, le Danemark ; en 1794 entre la Suède et le Danemark.

(2) Le canal de Suez en 1888, le Congo et le Niger à Berlin en 1885, le Danube en 1878.

§ 3. — *Conditions secondaires du droit de prise.*

A. FORMALITÉS. — En temps de guerre, partout ailleurs que dans les eaux neutres, les navires de l'Etat et ceux qu'il a le droit de commissionner peuvent capturer les vaisseaux ennemis et leur cargaison ennemie. Comment s'y prendront-ils ?

Le croiseur qui rencontre un bâtiment cherchera à en connaître la nationalité.

Pour cela : il hisse ses couleurs et tire un coup de canon à blanc, nommé *coup d'assurance*, ou *coup de semonce*, parce qu'il est une sommation de mettre en panne et d'arborer son pavillon.

Si le navire inconnu stoppe, le croiseur envoie pour le visiter une embarcation, avec un officier, portant pavillon parlementaire, qui examinera les papiers du bord. L'ancienne règle commande au navire de guerre de se tenir, autant que possible, hors de la portée du canon. Aujourd'hui, la portée des obus est telle que l'observation de ce texte serait ridicule. En tous cas, il ne doit pas monter plus de deux ou trois hommes à bord du navire visité : celui-ci pourrait craindre une surprise et résister par la force. S'il est prouvé qu'il est ennemi, le croiseur s'en empare.

Mais il arrive que, malgré la semonce, le navire, présumé ennemi, prenne la fuite. Le croiseur peut lui donner

la chasse et le capturer, *même s'il est neutre*, suivant les doctrines anglaises ; les règles françaises admettent que dans ce cas il n'y a pas lieu à saisie, mais refusent toute réparation pour les dommages causés. En cas de défense par les armes, le navire, quelle que soit sa nationalité, est de bonne prise.

B. DEVOIRS DU CAPTEUR. — Le capteur doit amariner la prise et la conduire dans un port de son Etat pour la faire juger.

Les détails de sa conduite sont réglementés différemment suivant les nations, mais dans leurs grandes lignes les instructions se ressemblent.

En France, voici ce que les instructions du 25 juillet 1870, combinées avec l'arrêté du 2 prairial an XI et le décret du 15 août 1851, lui commandent :

1° Apposer les scellés sur tous les papiers, en présence du capitaine du bord ;

2° Faire dresser l'inventaire du bâtiment et un procès-verbal de la capture, par l'officier d'administration du vaisseau capteur, en présence de l'officier chargé de commander la prise ;

3° Apposer les scellés sur le chargement, après réserve faite des choses nécessaires au voyage (vivres, etc.). On dresse un inventaire spécial des objets appartenant à ceux qui se trouvent à bord. Les détournements sont immédiatement poursuivis.

[D'après les instructions des Etats-Unis (27 juin 1900), les équipages, devenus prisonniers de guerre, ont droit à leurs effets personnels. Les passagers sont mis en liberté le plus tôt possible] ;

4° Mettre à bord de la prise un équipage pour la conduire, sous le pavillon du capteur, au port où on la jugera.

C. VOYAGE. — Dans son voyage, la prise ne doit s'arrêter aux ports neutres que dans le cas de force majeure, et, tant que dure cette force majeure (tempête, avaries). Il est accordé en général par les puissances un délai maximum de 48 heures.

Si le capteur ne peut escorter lui-même sa prise, il l'*amarine*, c'est-à-dire qu'il charge un officier délégué de la conduire.

D. ARRIVÉE. — L'officier qui a conduit la prise doit la *déclarer* et la remettre entre les mains des autorités du bord.

« A cet effet, le conducteur de la prise doit prévenir
« le directeur de la douane et faire tenir à l'autorité
« maritime ou consulaire : 1° son rapport de traversée ;
« 2° le procès-verbal de capture et d'apposition des
« scellés ; 3° l'inventaire de la cargaison ; 4° les pièces
« et papiers de bord de toute nature (instructions com-
« plémentaires de 1870, art. 15). » Dans des circons-

tances exceptionnelles, le capteur pourrait expédier directement ces pièces, à condition qu'elles arrivent avant la prise.

Toutes ces précautions sont pour prévenir le pillage des prises, auquel les équipages des corsaires étaient accoutumés. Et, le 2 février 1808, le Conseil d'Etat a décidé que, lorsqu'il n'avait pas été fait d'inventaire du chargement, le capteur était responsable de la valeur des objets détournés, dont l'existence est prouvable par tous moyens. (Affaire de l'*Arabe* contre le *Felice*.)



CHAPITRE IV

Accessoires du Droit de Prise.

Par là, nous entendons un certain nombre de droits qui, intimement liés à l'exercice du droit de prise, ne rencontrent pas toujours leur application.

Ce sont :

Le droit de visite des navires suspects ;

Les droits de préemption, de libération, de destruction des vaisseaux capturés et de leur cargaison.

Nous y rattacherons un autre droit qui est le droit de prise retourné ou, si l'on veut, son contrepoids, la recousse.

§ 1. — *Droit de Visite.*

Nous faisons, tout à l'heure, allusion à une formalité à laquelle les vaisseaux marchands peuvent être soumis par le croiseur qui les rencontre en temps de guerre : c'est la visite.

Acte préliminaire de la capture, elle n'en fait pas nécessairement partie.

En effet, elle a pour but de reconnaître la nationalité des bâtiments quand celle-ci est douteuse. Un navire ennemi peut se dissimuler sous des couleurs neutres ; pour faire cesser les doutes, il n'est qu'un moyen : l'examen des papiers du bord et au besoin de la cargaison.

C'est aussi la seule façon de voir si le navire viole la neutralité en essayant de forcer un blocus, de passer de la contrebande de guerre, ou d'assister l'ennemi.

PRINCIPES. — Les neutres n'ont pas le devoir naturel de se laisser visiter. M. Pinheiro-Ferreira le remarque : en principe, c'est une simple question de prudence. En résistant, ils risquent de se faire capturer ou tout au moins endommager.

N'ayant pas de devoir, ils ne commettent pas de délit en se refusant à la visite. Mais, en agissant comme le feraient des ennemis, ils ne pourront se plaindre d'être traités comme tels, jusqu'à ce que leur qualité soit vérifiée.

Mais une convention internationale peut obliger les sujets des Etats signataires à laisser visiter leurs navires. C'est ce que la conférence de Londres a fait *et la résistance par la force à la visite entraîne la confiscation du navire et des marchandises appartenant au propriétaire ou capitaine du navire.*

« *Dura lex, sed lex.* » Autrement, le droit de visite serait inefficace et sans lui le droit de prise ne serait qu'un mot.

Cependant, en principe, la présomption doit être en faveur de l'innocuité du vaisseau. La visite doit donc être faite avec modération, sous la responsabilité du visiteur,

Depuis longtemps le principe est admis :

Le Consulat de la Mer et les vieux règlements de France et d'Angleterre s'en occupent ; et cette procédure, que nous avons sommairement décrite parmi les formalités de capture, fut établie par le traité des Pyrénées (7 novembre 1659).

Les conditions d'exercice de la visite sont les mêmes que celles du droit de prise, dont elle est le corollaire, à part quelques différences résultant de sa nature : Seuls les vaisseaux de l'Etat, ou des particuliers commissionnés régulièrement, peuvent, en temps de guerre, l'exercer partout ailleurs que dans les eaux neutres. Mais, comme de juste, tous les navires marchands y sont exposés (1), et les autorités du port où arrive un navire suspect ont le droit d'examiner ses papiers.

RÈGLES SPÉCIALES. — Bien que l'objet de notre étude soit la propriété privée ennemie, signalons l'*exemption*

(1) C'est donc une dérogation au principe de la neutralité. Mais elle n'a de conséquences graves que pour les navires ennemis ou de caractère équivoque. Son étude se rattache foncièrement à celle de la condition de la propriété privée ennemie en temps de guerre.

de la visite, admise de tout temps pour les navires de guerre (1). Ils ne se livrent pas au commerce, et, ne peuvent être soupçonnés de transporter de la contrebande de guerre, ou de vouloir forcer un blocus. En outre, la souveraineté de l'Etat réside en eux tellement qu'il ne serait pas plus exorbitant de contrôler les actes des autorités militaires sur leur territoire même.

Une autre raison, encore plus pratique, est qu'ils sauraient fort bien résister aux entreprises des belligérants.

La question est intéressante parce qu'on étend cette immunité aux *bâtiments de commerce convoyés par des navires de guerre*.

Dès 1653, la reine Christine de Suède ordonne à ses vaisseaux d'escorter les vaisseaux marchands et de s'opposer à ce qu'on les visite. En 1654, les Hollandais soutiennent les mêmes prétentions et Ruyter, par une résistance victorieuse contre une escadre anglaise, réussit à faire adoucir, par une transaction, la visite, à l'égard des vaisseaux convoyés.

Et au XVIII^e siècle, pendant la guerre de Sept Ans, et celle de l'indépendance américaine, les « Rouliers de la Mer » cherchent à faire triompher un système si favorable à leurs intérêts, soit en protestant comme neutres, soit en donnant l'exemple comme belligérants.

(1) Le *Saint-Jean*, vaisseau de guerre danois, n'en fut pas moins longtemps retenu par l'Espagne qui ne voulait pas se fier au seul pavillon comme preuve de sa nationalité.

En 1781, la Russie, saisie d'un différend qui s'était élevé à ce propos entre la Suède et l'Angleterre, déclare que « le principe de l'immunité des vaisseaux sous convois » est fondé sur les principes de la neutralité armée ». Et, malgré l'Angleterre, le mouvement s'accroît.

La célèbre affaire de la *Freya* provoqua, de la part des neutres, une nouvelle déclaration de leurs droits. Cette frégate danoise, le 25 juillet 1800, défendit contre six frégates anglaises le convoi qu'elle escortait. Elle succomba et les navires convoyés furent saisis. Le comte de Bernstorff adressa à Londres d'énergiques réclamations : selon lui, la visite était fondée sur le droit de reconnaître le pavillon des navires et n'a pour but « que de constater leur neutralité et la régularité de leur expédition ». Elle n'a plus de raison d'être quand il est prouvé par les papiers que les bâtiments sont en règle. La parole du convoyeur a plus de force encore que les papiers ; c'est une injure que d'en douter. Sans cela, l'escadre la plus formidable ne pourrait soustraire les vaisseaux qu'elle protège à la visite d'un faible corsaire. Par convention du 29 août 1800, le Danemark obtint la restitution des navires, mais en promettant de suspendre les convois. Le point de droit fut réservé.

Mais, le 5-27 août 1800, l'Empereur de Russie, saisi de l'incident, reforma avec la Suède, la Prusse et le Danemark une nouvelle ligue des neutres. Il fut proclamé : que « la déclaration de l'officier commandant le vais-

« seau ou les vaisseaux de la marine royale ou impé-
« riale, qui accompagneront le convoi d'un ou de plu-
« sieurs bâtiments marchands, que son convoi n'a à
« bord aucune marchandise de contrebande, doit suffire
« pour qu'il n'y ait lieu à aucune visite ni à son bord ni
« à celui des bâtiments de son convoi ».

La convention anglo-russe, du 5-17 juin 1801, enregistra des concessions mutuelles, qui d'ailleurs furent oubliées pendant les guerres de l'Empire.

Aujourd'hui, l'inviolabilité des convois est admise.
(Art. 61 de la Déclaration de Londres, 1909).

Déjà nos instructions de 1870 en ordonnaient le respect, et, plus récemment l'article 16 du règlement sur les prises, élaboré par l'Institut de droit international, avait fixé la doctrine.

Les auteurs anglais ont longtemps été hostiles à cette manière de voir. La parole de l'officier commandant le convoi ne leur semblait pas une garantie suffisante.

La conférence de Londres, — comme Lawrence l'avait proposé en faisant remarquer la convention anglo-russe de 1801, — donne seulement au commandant du croiseur belligérant, le droit de demander au commandant du convoi les « informations que la visite servirait à obtenir », et de lui communiquer ses soupçons. Si le procès-verbal, dressé à cette occasion par le commandant du convoi, justifie la saisie de certains navires, la protection du convoi doit leur être retirée.

— Pour les navires neutres qui se font convoier par l'ennemi, ils sont saisissables, (ordonnance danoise de 1810), suivant les uns, parce qu'ils violent la neutralité; suivant Despagnet, parce que cela implique l'intention de « s'opposer au droit de visite qui appartient au belligérant ».

Sans doute une pareille situation est louche et c'est une grave présomption du caractère secrètement hostile de ces vaisseaux, mais nous ne voyons pas en quoi ils violent la neutralité s'ils ne se refusent pas en fait à la visite et s'ils prouvent qu'ils ne sont coupables ni d'assistance hostile, ni de contrebande de guerre, ni de violation de blocus.

— Quant aux paquebots-postes, en faveur desquels on veut établir une exemption, ils ne seraient dispensés de la visite que par une déclaration écrite de leur commandant, qu'ils ne transportent « ni dépêches, ni troupes, ni contrebande pour l'ennemi », suivant les tendances de l'Institut de Droit international.

M. Cauchy demande l'immunité complète, et, avec lui, les auteurs anglais les plus récents. Ainsi, M. Douglas Owen déclare que les officiers de ces bâtiments, ignorant le contenu des sacs de dépêches cachetés, ne peuvent être accusés de faire de la contrebande de guerre.

L'opinion en France serait moins libérale et se rapprocherait de celle de l'Institut.

La convention franco-anglaise de 1833 leur donne, en temps de paix, les privilèges des vaisseaux de guerre.

Nous avons décrit, plus haut, les formalités habituelles de la visite.

Il est un point qui a donné lieu à de multiples controverses, savoir : si les officiers (au plus, trois), envoyés à bord du navire marchand, peuvent toujours perquisitionner. On admet aujourd'hui que la visite doit se borner à l'examen des papiers (1), et seulement au cas de soupçon légitime, résultant de cet examen ou des réponses du capitaine, le bâtiment pourrait être fouillé.

Pour cette inspection, les Manuels des Prises prescrivent en général de s'abstenir de toute mesure vexatoire et de menaces. Autant que possible, ce ne doivent pas être les matelots du belligérant, qui procèdent à l'ouverture des cachettes, des ballots, des caisses, et tout doit être remis en place.

On doit mentionner la « recherche » sur le livre du bord.

Notons en terminant que la visite, n'étant pas considérée comme un acte d'hostilité, est possible pendant un armistice. Mais, s'il s'agit d'un navire de bonne prise, ce qui est supposé, il y a bien là un début d'hostilité, sinon un acte de violence.

Nous ne savons comment concilier ces deux faits. Ri-

(1) D'après le règlement de 1778, le jet à la mer (ou suppression) de papiers, quels qu'ils soient, suffit à faire condamner un vaisseau.

goureusement, le droit de visite ne devrait pas s'exercer -- mais il perdrait alors beaucoup d'efficacité ! — On ne peut cependant obliger tous les navires à suspendre leur marche parce qu'un armistice vient d'être conclu.

Tout au plus pourrait-on prétendre que les navires ennemis violeraient l'armistice en apportant des ressources à leur Etat ; mais, pour violer un armistice, il faut un fait de guerre et nous ne pensons pas qu'un acte de commerce puisse être considéré comme un fait de guerre.

§ 2. — *Préemption. — Libération. — Destruction.*

La visite précède la capture. Au contraire, les droits de préemption, de libération, de destruction en sont des conséquences.

a) PRÉEMPTION. — Voilà, comme nous le disions en faisant la théorie du droit de prise, le droit qui devrait s'exercer uniquement sur les navires ennemis, si le droit de prise remplaçait véritablement le droit de réquisition établi sur terre.

Du moment que la confiscation des biens privés ennemis est admise, le droit de réquisition n'en est plus qu'un accessoire.

Le capteur manquant de certains approvisionnements les prend dans la prise. C'est naturel. Sur le territoire

occupé, l'envahisseur, en fait autant. « Il faut vivre d'abord, philosopher ensuite. » Mais le propriétaire ne sera pas indemnisé sur mer comme il l'est sur terre, si le bien est jugé ennemi.

Dans l'état de choses actuel, le défaut d'indemnité s'explique naturellement. Le capteur ne fait qu'employer ce qui est devenu la propriété de son Etat. Si les coutumes terrestres étaient adoptées dans les guerres maritimes, il faudrait au contraire délivrer un reçu des objets réquisitionnés, pour les rendre au propriétaire ou lui en payer la valeur à la conclusion de la paix.

Mais sur mer, comme sur terre, le vainqueur n'a le droit de prendre pour son usage que les choses dont il a réellement besoin pour sa subsistance ou son action militaire : vivres, munitions, agrès, par exemple. Tout ce qui est article de luxe ou n'est pas d'une utilité immédiate pour le capteur doit être respecté.

Les biens neutres pourront aussi être préemptés. La situation est alors la même que sur terre. L'envahisseur s'empare de ce qui lui est nécessaire, parce que nécessité fait loi ; à l'habitant, il ne demande pas sa nationalité. Sur mer, ce sera au juge des prises de statuer sur les réclamations adressées par les ayants-droit.

En tous cas, l'humanité exige que le vainqueur n'abuse pas de sa force en prenant au vaincu ce dont celui-ci ne peut pas se passer. Il doit toujours lui être laissé des provisions de bouche et autres en quantité suffisante

pour lui permettre de gagner le prochain port, au cas où, par exemple, la prise devrait être abandonnée.

Formalités. — Procès-verbal des objets préemptés doit être dressé « pour régler la répartition entre l'Etat, les officiers et l'équipage », des parts de prise, et permettre d'indemniser les neutres, le cas échéant.

Ainsi, le Conseil des prises ordonna « qu'il fût fait état « et estimation... des charbons préemptés pour les « besoins de la flotte », — par ordre du vice-amiral Fourichon, sur le « *Pfeil* », d'après le procès-verbal dressé le 28 août 1870, — « pour le prix en être payé par le « Trésor et adjugé aux capteurs dans les conditions « et sous les réserves spécifiées pour la valeur du « navire ».

Au droit de préemption, joignons celui qu'on a *d'employer la prise pour les besoins du service* ; qu'il porte sur le contenant ou le contenu, sur le navire ou la cargaison, c'est au fond toujours le même.

Nos instructions du 25 juillet 1870 l'indiquent en ces termes : « Si l'intérêt public l'exige, vous pouvez réarmer les bâtiments ennemis capturés et les employer « pour les besoins du service, après en avoir fait faire « l'estimation par une commission composée, autant que « possible, de trois officiers supérieurs compétents, dont « un membre du commissariat. »

B. LIBÉRATION. — Autrefois, pour n'avoir pas à conduire leurs captures au port, les corsaires les libéraient souvent moyennant une rançon.

De nos jours, beaucoup de lois ont proscrit cet usage : par exemple en Danemark, en Russie, en Suède et dans les Pays-Bas. L'Angleterre défend (Prise Act de 1864) à ses nationaux de racheter leurs navires pris par l'ennemi, mais des orders in Council les y autorisent quelquefois. En Espagne, les corsaires peuvent seuls rançonner, et à condition d'avoir fait auparavant trois autres prises.

En France, cet usage a été souvent et diversement réglementé. Depuis l'arrêté du 2 prairial an XI, les navires voyageant sous pavillon ennemi peuvent être libérés contre rançon, mais non les navires sujets à capture sous les couleurs neutres. La rançon, équivalant à une liquidation immédiate de la prise, donne lieu à un jugement. Mais les instructions françaises du 25 juillet 1870 (art. 17) ne permettent pas aux vaisseaux de l'Etat « de consentir à un traité de rançon, sauf le cas de force majeure ». Par conséquent, on peut dire — puisque la course est abolie à peu près complètement — que notre législation n'autorise pas cette pratique plus que les autres ne le font, en général.

Seuls, les Etats-Unis (acte du Congrès du 2 août 1813) l'admettent sans aucune réserve.

Les auteurs, de leur côté, ont discuté la légitimité de ce droit, ou sa convenance.

Valin reconnaît que la rançon est inférieure à la valeur de la prise, mais que la perte qui en résulte est compensée par la possibilité de faire plusieurs prises de suite. Martens observe que le souverain perd ainsi « l'avantage d'affaiblir l'ennemi », et M. Hall, que « l'équipage « est relâché au lieu de devenir prisonnier de guerre ».

Ces deux derniers motifs nous font penser qu'il vaut mieux, en principe, prohiber la rançon. L'affaiblissement de l'ennemi, par la capture des hommes et des biens, doit être le but du droit de prise. Si l'on admet qu'ils puissent être libérés, le droit de prise ne sert plus à rien pour l'issue de la guerre : mieux vaut l'abolir que l'adoucir de cette façon.

On dit aussi que la fixation arbitraire de la rançon préjuge la question de validité de la prise, et crée une forte présomption à l'égard du rançonné : le Conseil des Prises peut être mal impressionné par une transaction qui n'est parfois consentie que sous le coup d'une contrainte irrésistible.

En somme, cette pratique n'est bonne que dans le cas exceptionnel où le capteur ne peut garder et conduire sa prise.

Il va sans dire, qu'une fois rançonné, le navire ne peut être saisi à nouveau par un compatriote ou allié du capteur, tant qu'il reste dans les conditions de temps, de destination et autres, fixées par le contrat de rançon. L'Etat est engagé par son officier, un second officier ne

peut modifier la convention signée. (L'arrêté du 2 prairial an XI donne à un second *corsaire* le droit de capturer le vaisseau rançonné, quitte à payer la rançon au premier).

Un écrit — billet de rançon — constate l'obligation du navire libéré. Si le porteur est capturé, la destruction de cette preuve n'éteint pas la créance, droit immatériel, que l'on peut se faire céder, mais non détruire, en même temps que sa preuve.

Cette créance n'est pas non plus perdue, si le navire rançonné périt. « *Res perit domino* », le propriétaire de la prise en supporte seul les conséquences.

Autrefois, on exigeait même des otages pour garantir l'exécution du pacte.

C. DESTRUCTION. — La force majeure excuse tout. Quoique la prise doive toujours être jugée, et que sa destruction anéantisse les éléments du procès, la destruction est légitimée par la nécessité.

Toutes les législations et instructions l'admettent.

Bien plus, les Etats-Unis ont prescrit, en 1812-1814, la destruction de toutes les prises anglaises pour ne pas affaiblir leur flotte en les conduisant au port, et parce que la guerre a pour but de faire le plus de mal possible à l'ennemi en l'attaquant dans son commerce, point vulnérable! 75 navires britanniques disparurent ainsi.

Mais à leur tour, pendant la guerre de Sécession, les Etats-Unis ressentirent les effets de leur mauvaise doctrine. Les Suddistes s'en donnèrent à cœur joie, et nous avons déjà cité le commandant du *Shenandoah* qui brûla quinze navires en apprenant la paix.

Pour légitimer la destruction, le meilleur argument est que la propriété des biens saisis passe au capteur. Celui-ci en a l'entière disposition. Qu'au point de vue économique l'anéantissement de ces richesses soit un mal, le croiseur n'a pas à s'en inquiéter quand le succès de sa croisière est en jeu. Il ne doit de comptes qu'à son gouvernement.

Et parmi les gouvernements, si quelques-uns considèrent la destruction comme une mesure extraordinaire, d'autres, comme l'a fait la Russie, tendent à la justifier le plus souvent.

Voici les cas où l'Institut de droit international l'excuse (art. 50 du règlement sur les prises).

1° Quand le navire capturé ne peut tenir la mer.

2° et 3° Quand la capture est exposée à une reprise par l'approche de forces supérieures ou parce qu'elle ne peut suivre le capteur.

4° Quand l'équipage du capteur n'est pas suffisant pour mettre la prise sous bonne garde.

5° Quand le port où l'on pourrait la conduire est trop éloigné.

Mais de Bœck n'admet pas que la vitesse inférieure

de la prise suffise à en autoriser la destruction, quand on peut l'amariner. Ce serait la condamnation de tous les navires à voiles.

Nous n'insistons pas. En pratique, on aura beau déterminer les circonstances où cette mesure est excusable, elles seront toujours assez vagues pour couvrir les actes du capteur. Et puis, cela a peu d'importance quand la prise est ennemie, elle a bien des chances d'être condamnée.

— Quand elle est neutre, c'est autre chose. La conférence de Londres a essayé de préciser les cas où la destruction était légitime, après l'avoir interdite en principe. La « sécurité du bâtiment de guerre ou le succès de ses opérations » peuvent seuls fournir une excuse à l'anéantissement du vaisseau neutre saisissable (art. 49 de la déclaration).

Comme on le voit, la Cour des prises (1) a les plus larges pouvoirs d'appréciation, mais il était difficile de mieux les délimiter.

En tous cas, que la prise soit neutre ou ennemie, le capteur, avant de la détruire, doit mettre en sûreté les personnes et les papiers du bord ou pièces qui serviront au « jugement de la prise et à l'établissement des indemnités » dues aux propriétaires des marchandises neutres

(1) La déclaration de Londres a, en effet, eu pour but de faire une sorte de code à l'usage de la Cour internationale des prises.

(Instructions françaises de 1870. Voir aussi déclaration de Londres).

Si le navire était neutre, la déclaration de Londres oblige son capteur à prouver préalablement que la destruction a eu pour cause la nécessité. « Faute par lui de « ce faire, il est tenu à indemnité vis-à-vis des intéressés « sans qu'il y ait lieu de rechercher si la prise était « valable ou non » (art. 51).

Tout navire, toute marchandise dont la destruction est justifiée, mais dont la capture n'est pas validée, donne lieu à indemnité (art. 52); de même, les marchandises insaisissables détruites avec le navire saisissable. Ainsi, les Anglais, qui avaient subi des pertes en 1870 lors de l'incendie du *Ludvig* et du *Vorwärts* par le *Desaix*, avaient droit à l'indemnité (Jugement contraire de Bordeaux confirmé par le Conseil d'Etat), d'autant plus que la déclaration de 1856 ordonnait le respect des biens neutres. •

Il faudrait étendre à tous les règles posées par la conférence de Londres pour les biens neutres, et, admettre que seules les opérations militaires peuvent exiger l'anéantissement des propriétés privées, comme dans les guerres terrestres. Ainsi, on peut fermer un passage en coulant des navires (comme les Allemands firent à Duclair pour empêcher nos vaisseaux de remonter la Seine), ou détruire la contrebande de guerre;

Dans toutes les circonstances où l'on ne peut conduire ou amariner sa prise, ne vaudrait-il pas mieux la rançonner ou l'abandonner ?

§ 3. — *Reprise ou Recousse.*

A. PRINCIPES. — Comme son nom l'indique, la reprise ou recousse est l'action de reconquérir un vaisseau tombé au pouvoir de l'ennemi.

Le bâtiment ainsi délivré peut être soit neutre, soit de la même nation que le repreneur. C'est la seconde hypothèse qui nous intéresse.

La question étant assez compliquée par les divergences et des coutumes et des auteurs, il importe d'en dégager d'abord les principes.

MM. Funck-Brentano et Sorel les résument en peu de mots : « Si le navire capturé est devenu la propriété de « l'ennemi qui l'a capturé... il y a prise nouvelle », sinon « le second capteur délivre en réalité un navire « de sa propre nation, il doit le restituer avec sa cargaison au propriétaire légitime : dans ce cas, il y a « reprise. »

C'est clair, mais quand le navire capturé devient-il propriété de l'ennemi qui l'a capturé ? Selon M. de Bœck, avant « le jugement qui ordonne confiscation de la prise, « (le capteur) n'a sur elle aucun droit de propriété ».

A vrai dire, M. de Bœck ne nous donne pas les motifs

de son opinion. Il s'agirait de savoir si le « jugement « qui ordonne confiscation » crée le droit — comme pense cet auteur — ou le reconnaît tout simplement.

Il nous semble que toutes les solutions contraires de la doctrine et des lois peuvent être résolues par cette distinction.

Si le jugement transfère la propriété au capteur : avant le jugement il y aura reprise (1).

Si le jugement reconnaît le droit du capteur : la recousse sera possible jusqu'au moment où, suivant la coutume, le capteur acquiert la propriété de sa prise, c'est-à-dire après un délai de 24 heures, ou quand il aura accompli telle ou telle prescription, mené par exemple le navire « *intra præsidia* ».

— En admettant que le jugement crée le droit, on évite beaucoup de complications, il n'y aura plus besoin de fixer arbitrairement l'instant où la propriété est acquise au capteur. Mais, au fond, nous ne voyons pas que la décision d'un tribunal ait le pouvoir de transférer à l'un de ses nationaux la propriété qui appartient au sujet d'un autre Etat. Nous soutenons que le seul fondement du droit du capteur est la force. Le traité qui termine la guerre est le seul contrat qui puisse transférer la propriété des sujets d'un Etat à ceux de l'autre, en reconnaissant au nom de tous le fait accompli.

(1) C'est la doctrine la plus courante de nos jours.

Par tous ces motifs, nous pensons que, les traités, comme les jugements, faisant remonter les droits du capteur au jour de la capture, la *propriété devrait passer aux mains du preneur dès qu'il s'est incontestablement rendu maître de la prise*. Et la Haute-Cour de justice anglaise, le 10 mai 1907, a admis que « le transfert de « propriété est reporté rétroactivement au moment de « la capture » (1).

Dès lors, en bonne logique, le bâtiment reconquis deviendra propriété du « recapteur ».

Et il nous semble que les fameuses règles des vingt-quatre heures ou de la conduite « *intra præsidia* » n'ont eu de raison d'être que parce qu'on a voulu fixer pratiquement l'instant où le capteur serait considéré comme possesseur de fait et maître incontestable de la prise.

B. DROIT POSITIF. — Le Consulat de la mer, sans doute par réminiscence du droit romain, exige que la reprise soit faite avant la conduite « *intra præsidia* » pour que le droit du premier propriétaire renaisse (2).

(1) J. Clunet, 1908, p. 1207.

(2) Qui consequens esse videtur, ut in mari naves, et res aliæ captæ, censeantur tum demum, cum in navalia aut portus, aut ad eum locum ubi tota classis se tenet, perducta sunt; nam tunc desperari incipit recuperatio: sed *recentiori jure gentium* inter Europæos populos, introductum videmus, ut talia capta censeantur, ubi per horas vicinti quatuor, in

Au contraire, la coutume française sous l'ancien régime n'ordonnait la restitution du vaisseau que s'il avait été repris dans les 24 heures (ordonnances de 1584, de 1684, de 1779). Il est vrai que les vaisseaux français recous par des navires de guerre étaient rendus à leurs propriétaires primitifs par la munificence royale ; le droit de rescousse était du dixième de la valeur des vaisseaux, au lieu du trentième, quand ils étaient restés 24 heures aux mains de l'ennemi. La loi du 12 vendémiaire an VI maintint la règle des 24 heures, sauf restitution à leurs propriétaires, des bâtiments pris et repris dans un port français, par les troupes de la République. L'arrêté du 2 prairial an XI fit une règle de l'ancienne pratique royale relative aux recousses faites par navires de l'Etat.

C'est le droit commun aujourd'hui que la course est abolie.

Aux xvii^e et xviii^e siècles, la législation espagnole fut analogue à la nôtre. Depuis 1801 elle rend, moyennant une prime du $\frac{1}{8}$ de sa valeur ($\frac{1}{6}$ si c'est un allié), la reprise à son propriétaire primitif, quand le recapteur est un vaisseau de guerre. Le corsaire recapteur a droit à $\frac{1}{6}$ des reprises alliées : et, les reprises nationales lui appartiennent à moitié si elles ne sont pas restées 24

potestate hostium fuerint (Grotius, De jure belli ac pacis Lib. III, Cap. VI).

heures au pouvoir de l'ennemi, sans quoi, il en devient propriétaire.

En Angleterre, le « *Prise Act permanent* » de 1864 fixe la prime de recousse entre $1/8$ et $1/4$ de la valeur de la reprise ; peu importe qu'elle ait été condamnée par le tribunal du capteur.

Généralement, les puissances, adoptant ou non la règle des 24 heures (la Prusse suit les règles du Consulat de la Mer), admettent que le navire une fois condamné, il n'y a plus lieu à reprise. Elles attribuent en récompense une prime au recapteur. Ce que blâme M. Despagnet en disant : que les croiseurs ne font que leur devoir en reprenant des navires sur l'ennemi et qu'ils ont d'autres récompenses (1). La prime est, en certains pays, plus forte quand le vaisseau repris est armé.

— Pour les alliés, en France on leur applique le droit commun. Sir W. Scott pensait qu'on devrait leur appliquer leur loi nationale — on arriverait ainsi à la réciprocité — (affaire du « *Santa-Cruz* » 1797). C'est la règle américaine (Acte du Congrès, 3 mars 1800).

C. RECOUSSE-RECOUSSE. — Un navire repris à l'ennemi peut être reconquis par l'ennemi. Le dernier capteur en-

(1) Wheaton fait observer qu'il n'est pas besoin de commission pour reprendre un navire. D'autre part, selon lui, le vaisseau reprenneur n'a pas droit à la prime si le navire recous était engagé, dans la même entreprise que lui. — Cela va de soi, quand c'est une entreprise privée.

nemi aura fait une recousse-recousse, dite aussi reprise-recousse.

Il peut y avoir plusieurs recousses-recousses successives.

Auquel des capteurs la prise appartient-elle ?

« Un navire anglais avait été pris par un armateur français, qui l'avait gardé 3 jours; ces deux vaisseaux furent pris ensuite par un anglais qui, après 16 heures, fut repris avec ses prises par un second armateur français. » Le premier armateur réclamait la propriété de la prise, car il l'avait gardée plus de 24 heures, et que le second n'avait droit qu'à la prime de recousse. Le second soutenait que la reprise anéantit les droits du capteur. Le Conseil des prises donna raison au second (2 janvier 1695). Plusieurs arrêts du Conseil du Roi ont fixé cette jurisprudence, et notamment le 5 novembre 1748.

En somme, tout se passe comme s'il y avait eu sur l'ennemi « prise directe », suivant l'expression de MM. Pistoye et Duverdy, chaque reprise annihilant les droits du précédent capteur (1).

Si le navire est définitivement reconquis par un compatriote ou allié, il faut, semble-t-il, considérer pendant combien de temps le dernier capteur l'a possédé, ou s'il l'a conduit « *intra præsidia* » — suivant les dispositions

(1) Ce qui confirme notre opinion que le droit du capteur sur la prise naît en réalité avec la possession indiscutable.

de la loi nationale du dernier recapteur. — Chaque reprise annulant rétroactivement les faits antérieurs, tout se passera comme s'il y avait simple reprise. Nous ne comprenons pas pourquoi M. de Bœck ne donne à la règle des 24 heures « qu'une portée restreinte » au cas de recousse simple.

Pirates. — En terminant, faisons remarquer que les règles de la recousse sur les pirates sont toutes différentes.

Quoique la loi espagnole donne la propriété de la reprise au recapteur (après 24 heures de prise), quoique Valin veuille lui appliquer la loi du recapteur, Pothier paraît indiquer la vraie solution en disant que la loi du premier propriétaire est la seule applicable, puisque le vol commis par le pirate ne dépouille pas du droit de propriété.

Là finit logiquement notre étude sur le droit de prise, puisque notre objectif était d'examiner le fond de ce droit.

Mais ce droit doit être sanctionné, un droit que personne ne peut faire observer est néant.

C'est pourquoi, dans un appendice aussi bref que possible, nous examinerons l'organisation et la procédure des tribunaux des prises, et particulièrement de la nouvelle Cour internationale instituée à La Haye en 1907.



APPENDICE

Validation des prises.

Cette obligation de faire valider sa prise par un tribunal est depuis fort longtemps imposée au capteur. On peut dire qu'elle naquit avec la course.

Elle est même tellement essentielle que l'« *occupatio bellica* » n'étant pas, croit-on, suffisante pour fonder le droit du capteur, on donne au jugement le pouvoir de transférer la propriété de la prise au capteur.

On connaît notre opinion : le tribunal institué par une nation n'a rationnellement aucune qualité pour rendre une sentence opposable au propriétaire ennemi. Il faudrait qu'un accord intervenu entre les belligérants lui eût donné cette qualité. (Voir plus haut la théorie de la recousse).

Sans doute, on admet que les décisions des tribunaux de prises ont force de chose jugée à l'égard des deux parties. Mais c'est parce que l'on ne peut faire autre-

ment. Aujourd'hui que les conventions internationales se multiplient, que l'on organise une Cour internationale des prises, le principe que les *juges doivent tenir leur autorité des souverains légitimes des parties* sera respecté de mieux en mieux.

Les tribunaux nationaux des prises nous apparaissent donc comme un pis aller, contraire au principe de l'indépendance des Etats. Ainsi que le dit finement Sumner Maine, ils sont faits pour tranquilliser la conscience du capteur. Sauf au cas où, la prise étant faite dans les eaux neutres, l'Etat neutre réclame, le tribunal compétent est forcément celui du souverain capteur. On voit quelle confiance peut avoir le capturé en une solution équitable.

Pendant la fameuse querelle survenue en 1744 (1) entre la Prusse et l'Angleterre, lord Chesterfiel écrivait bien à Berlin « que s'il arrivait que la marine anglaise
« s'avisât de faire la moindre injustice aux sujets com-
« merçants du Roi votre maître, il y a un tribunal ici,
« savoir : la Haute-Cour de l'Amirauté à laquelle ils se
« trouvent en droit d'adresser et de porter leurs plaintes,
« assurés d'avance en pareil cas qu'on leur y rendra
« bonne justice ; les procédés de la dite Cour ayant été

(1) Les corsaires britanniques profitaient de la guerre entre la France et l'Espagne pour capturer les vaisseaux neutres et notamment ceux des sujets de Frédéric. Celui-ci arrêta le paiement d'une dette, hypothéquée par Marie-Thérèse au profit des créanciers anglais, sur la Silésie.

« de tout temps hors d'atteinte et irréprochables, témoin
« nombre d'exemples où des vaisseaux neutres pris
« illicitement ont été restitués avec frais et dommages
« aux propriétaires » (1).

Mais Frédéric savait ce que valent les affirmations diplomatiques et refusait d'acquitter la dette silésienne tant qu'on ne relâcherait pas les bateaux prussiens.

Les neutres obtiennent difficilement justice, ce sont eux qui souffrent surtout de la partialité des Cours de prises. Mais les propriétaires ennemis peuvent en être victimes : nous avons cité plusieurs vaisseaux condamnés par les Japonais au cours de la lutte contre la Russie, et qu'ils auraient dû laisser libres suivant les usages internationaux.

DROIT POSITIF. — Les tribunaux des prises doivent être établis par les belligérants sur leur territoire. Avant 1854, l'arrêté du 2 prairial an XI rendait compétents les consuls français pour les prises amenées fortuitement en port neutre ; aujourd'hui ils ne pourraient plus faire que des actes d'instruction.

En général, ils sont organisés comme des tribunaux administratifs.

En France : l'amiral, puis un Conseil des prises, composé de membres du Conseil d'Etat, connurent des pro-

(1) Martens (Ch. de), Causes célèbres du Droit des gens, t. III.

cès de prises sous l'ancien régime. En l'an VIII, on le réorganisa et le Conseil d'Etat en eut l'appel. Supprimé par la Restauration, rétabli en 1854, puis en 1859, le Conseil des prises fut maintenu comme permanent en 1851 (avec appel au Conseil d'Etat selon la loi du 24 mai 1872).

Aux Etats-Unis, ce sont les tribunaux ordinaires (tribunaux de district) qui sont compétents, avec appel à la Cour suprême. En Angleterre, l'appel va d'une section de la Haute-Cour (Amirauté) au Conseil privé. En Hollande, la Haute-Cour de justice est juge de ces causes. En ces trois pays seulement, ce sont des tribunaux judiciaires qui ont cette attribution.

Les résolutions de l'Institut de droit international, votées les 6 et 7 septembre 1883, voudraient que les tribunaux des prises fussent composés « de magistrats de l'ordre judiciaire », pour qu'ils fussent plus impartiaux.

PROCÉDURE. — Les papiers mis sous scellés et procès-verbaux de la saisie et du voyage sont remis aux magistrats. Un gardien de la prise est nommé. Tout ce qu'on ne peut conserver de la capture est vendu, on rend ce qui n'est pas suspect.

Puis on instruit la cause à l'aide des pièces et des témoins.

Le propriétaire des biens saisis a la qualité de défendeur, mais c'est lui qui doit fournir la preuve de leur

insaisissabilité, et si le Conseil des prises n'avait jurisprudence plus douce, selon le règlement de 1878, toute preuve devrait être fournie par les papiers du bord. (La jurisprudence n'applique cette règle sévère qu'à la preuve du droit de propriété, non à celle de la nationalité du propriétaire.)

Le capitaine de la prise est dégagé de toute responsabilité, vis-à-vis de ses commettants, par le jugement (1).

Les biens condamnés comme ennemis sont confisqués au profit de l'Etat quand le capteur est un navire de guerre. Mais les officiers et matelots de ce navire reçoivent en récompense des parts de prises : c'est une survivance des anciennes coutumes, elle a perdu sa raison d'être ; on comprend que les individus s'engageant dans une entreprise privée comme la course soient intéressés à ses profits, mais aucun motif juridique n'existe de répartir le butin entre des hommes d'une armée ou d'une marine régulières. Toujours est-il que la prise est vendue aux enchères.

Si la saisie est invalidée, le propriétaire recouvre ses biens immédiatement. Il est indemnisé de ses pertes, mais il paie les frais du procès ! Les Anglais, s'appuyant sur ce que la capture n'a pas été faite sans « cause probable », soutiennent l'irresponsabilité du capteur pour capture injustifiée ; sans aller aussi loin, les autres

(1) Pinheiro-Ferreire, note dans le Précis du droit des gens de F. de Martens.

nations accordent très difficilement des dommages et intérêts en cette occurrence. Il n'en est pas alloué non plus dans le cas de perte par fortune de mer, même quand le capteur a volontairement exposé sa prise à des dangers qu'il pouvait éviter.

Equitablement, le capteur doit être responsable de ses actes ou des actes de ses commis.

Nota. — La coutume tend à s'établir de relaxer les navires qui n'ont pas été jugés avant la conclusion de la paix. (V. capture du *Doelwyk*, traités de 1864, 1865, 1871, etc., p. 48).

EVOLUTION EN FAVEUR D'UNE COUR INTERNATIONALE DES PRISES.

Il faut reconnaître que, malgré leurs inconvénients, les tribunaux des Prises étaient un grand progrès à l'époque où ils naquirent. Malgré leur indulgence pour les corsaires, ils les rappelaient quelquefois au respect du droit des gens.

L'insuffisance de cette juridiction a fait protester sur-tout depuis le XVIII^e siècle. En 1753, Frédéric II établit une commission pour examiner, et reviser, le cas échéant, les jugements rendus par l'Amirauté britannique contre les navires prussiens. L'Angleterre, comme de juste, réclama contre cette innovation. A peu près à la même époque, Hübner demandait une réforme. Plus tard, F. de Martens parle de tribunaux mixtes, après d'autres au-

teurs, et la question est reprise, si bien que l'Institut de droit international (Zûrich 1677) souhaite la création de tribunaux internationaux. Bulmerincq préconise, pour toute guerre maritime, l'établissement d'un Conseil de prises international, de première et de seconde instance, dont chaque partie nommerait un juge et les neutres, un troisième comme président. Mais alors chaque juge ennemi essayant de favoriser ses nationaux, le président, en fait, jugerait seul comme un véritable arbitre ?

Le 18 octobre 1907, la « convention relative à l'établissement d'une Cour internationale des prises », est venue fixer les progrès de cette évolution.

Cette Cour est fondée sur le libre accord des puissances ; nulle sanction, nulle coercition ; seule, la bonne foi et l'équité des signataires assurent l'exécution de ses arrêts (art. 9).

Elle juge en appel, en dernier ressort, après les tribunaux nationaux. Ceux-ci conservent donc une grande partie de leur pouvoir : si leur jugement est équitable et bien motivé, il est peu probable qu'on en appelle. Mais passé un certain délai, 2 ans, on peut saisir directement la Cour ; c'est qu'il est alors probable que l'Etat belligérant veut faire traîner l'affaire en longueur (art. 6).

Article 3. — « Les décisions des tribunaux de prises
« nationaux peuvent être l'objet d'un recours devant la
« Cour internationale des prises :

« 1° Lorsque la décision des tribunaux nationaux con-

« cerne les propriétés d'une puissance ou d'un particu-
« lier neutre.

« 2° Lorsque la dite décision concerne des propriétés
« ennemies et qu'il s'agit :

« a) De marchandises chargées sur un navire neutre.

« b) D'un navire ennemi qui aurait été capturé dans
« les eaux territoriales d'une puissance neutre, dans le
« cas où cette puissance n'aurait pas fait de cette cap-
« ture l'objet d'une réclamation diplomatique.

« c) D'une réclamation fondée sur l'allégation que la
« capture aurait été effectuée en violation soit d'une dis-
« position conventionnelle en vigueur entre les puissan-
« ces belligérantes, soit d'une disposition légale édictée
« par le belligérant capteur.

« Le recours contre la décision des tribunaux natio-
« naux peut être fondé sur ce que cette décision ne
« serait pas justifiée *soit en fait, soit en droit.* »

Le recours peut être exercé soit par les particuliers
lésés, soit par leur gouvernement qui peut agir en leur
lieu et place (art. 4).

« Si la Cour prononce la validité de la capture du
« navire ou de la cargaison, il en sera disposé confor-
« mément aux lois du belligérant capteur. »

Si elle l'annule, elle peut, outre la restitution du navire
ou de la cargaison, condamner à des dommages-intérêts
dont elle fixe le montant.

Elle peut même être appelée à statuer sur des dom-

mages-intérêts au sujet d'une capture annulée par la juridiction nationale (art. 8).

Ainsi, elle a les plus larges pouvoirs et les particuliers eux-mêmes peuvent la saisir de leurs litiges si leur gouvernement ne le leur défend pas.

Comme lois, elle a les règlements des Etats en cause, et les coutumes internationales pour baser ses arrêts ; à défaut, elle a l'équité (art. 7). La conférence de Londres a eu pour but spécial de rédiger à son usage un code maritime.

Elle siège avec 15 juges (9 sont nécessaires) (art. 14). L'Allemagne, les États-Unis d'Amérique, l'Autriche-Hongrie, la France, la Grande-Bretagne, l'Italie, le Japon, la Russie, peuvent toujours être représentés ; les belligérants aussi. Les juges des autres puissances siègent à tour de rôle, suivant l'ordre fixé par un tableau spécial (art. 16 et 17). Cette sorte de prééminence accordée aux grandes puissances maritimes s'explique de soi-même : elles ont presque toujours des intérêts engagés dans les débats.

Les débats sont publics ; la procédure, minutieusement réglementée.

Le siège de la Cour est à La Haye, en principe.

Et surtout, la *Cour est permanente*, en ce sens que, dès qu'elle est saisie, elle se constitue elle-même.

Enfin, à Londres, il a été décidé qu'elle pourrait accorder des dommages-intérêts pour toute saisie qu'elle n'aurait pas validée.

Ainsi, « pour la première fois, les Etats civilisés se
« sont mis d'accord pour créer une *juridiction interna-*
« *tionale, obligatoire et permanente*, supérieure à leurs
« juridictions nationales » (1), et l'on peut espérer que
la crainte de ses jugements, sanctionnés par l'opinion
publique, assurera le respect du droit et ses progrès
dans l'avenir.

(1) Rapport adressé au Ministre des Affaires étrangères par
la délégation de la République française, à la deuxième confé-
rence de la Paix.



CONCLUSION

« La loi n'est qu'un mot vague auquel la force seule donne de la valeur ».

NAPOLÉON.

Demandées par les publicistes, interprètes des idées nouvelles, les réformes, lentement, s'introduisent dans les coutumes, puis dans les textes de quelques Etats. Ceux-ci, pour ne pas faire de la générosité à leurs dépens, cherchent à obtenir de leurs rivaux la réciprocité de mesures clémentes : les réformes sont généralisées par des traités. Enfin, quand tout le monde est à peu près d'accord, quand la plupart des législations subissent la même tendance : les réformes sont fixées par un Congrès international.

Tel est le schéma du progrès juridique moderne, dont s'est inspirée notre étude.

•

Aujourd'hui, parvenus au troisième stade de l'évolution, nous voyons se cristalliser les réformes acquises. La constitution d'une Cour internationale des Prises en est un exemple. Et, pour citer le « Rapport adressé au Ministre des Affaires étrangères par la délégation de la République française », à La Haye : « La deuxième conférence de la Paix a créé un premier organisme juridique permanent, qui, dans un domaine limité, mais singulièrement important, doit pourvoir aux besoins de la communauté des Etats. Il est d'un bon augure, pour le développement ultérieur de l'arbitrage international, qu'une entente ait pu s'établir dans le but de soumettre sans restriction à une cour de justice des litiges dans lesquels les réserves traditionnelles, concernant les intérêts vitaux et l'honneur national, se concevaient particulièrement, puisqu'il s'agit d'apprécier la validité des captures opérées par les officiers de la marine de guerre et aussi la légalité des actes, en vertu desquels les prises ont été effectuées. »

Acceptons les vues optimistes de ces diplomates fiers de leur succès.

Les conventions internationales se multiplieront sans doute, et le droit de la guerre s'adoucira par de mutuelles concessions. Mais combien de temps faudra-t-il pour cela ?

Et, pour revenir à notre principal objectif, quand supprima-t-on le droit de prise ?

Quoique la cause abolitionniste gagne des partisans chaque jour, des auteurs estimés la condamnent.

Cela ne serait rien ; mais, l'opportunité dirige le plus fréquemment les signataires des actes internationaux. Nul ne peut savoir où l'on va.

On discute encore sur les avantages et les inconvénients retirés par la France de la Déclaration de Paris ; on invoque nos traditions et les noms de nos grands corsaires Jean-Bart, Surcouf, Duguay-Trouin ; on nie même la portée effective de l'abolition de la course. L'inviolabilité de la propriété privée de l'ennemi, soulèverait aussi d'ardentes polémiques. Et tout cela ne prouve rien : une pratique peut être profitable à telle nation, dans telle guerre, lui être néfaste dans une autre.

Il nous a paru qu'au point de vue moral et humain notre doctrine était bonne.

Si la guerre est une nécessité, si « la guerre est sainte » (1), que du moins les faibles et les pacifiques soient respectés ; que les soldats s'en aillent aux combats ; que les non combattants restent à leurs travaux. Cela serait juste ; mais justice absolue, ici-bas, n'est qu'un rêve.

A ceux qui nous blâmeront de proposer des réformes utopiques, nous répondons que tel n'est pas notre but.

Nous cherchons la vérité et le bien, non pour les at-

(1) J. de Maistre.

teindre, cela est impossible, mais pour nous diriger ; comme le pilote, chanté par le poète, cherchait autrefois l'étoile polaire.

Guidée par les pensées généreuses, une nation doit tenir compte des intérêts de ses rivales, des passions et des fourberies, des réalités politiques. Sa diplomatie pratique louvoiera ; son gouvernement, se pliant aux circonstances, répondra au mal par le mal, car il faut se faire respecter, et pour cela, opposer la force à la force, la ruse à la ruse. Mais, au fond, soutenue par ses belles illusions, la nation en imposera l'amour aux autres, et lentement, très lentement, quelques progrès s'établiront.

Tel est, depuis longtemps, le rôle de la France, pourquoi l'abandonnerait-elle ? Les Etats-Unis, l'Italie, la Russie à leur tour donnent l'exemple ; l'Angleterre, elle-même, par intervalles, entraînée, sort de son isolement égoïste.

D'une si noble émulation, — si elle est réelle et si la philanthropie n'est pas un vain mot, — pourraient naître de grandes choses. Nous ne les verrons pas sans doute. Mais, *il vaut mieux* croire au progrès, c'est le seul moyen de faire œuvre utile.

Si nos vœux se réalisaient, l'homme ne serait pas meilleur, mais une loi plus douce contiendrait ses instincts.

Dans les conflits de l'avenir — car c'est une « nécessité que les guerres se rallument de temps en

temps » (1) — les personnes et les biens des particuliers seraient inviolables sur mer comme sur terre. Seules, les nécessités des opérations militaires, ou des infractions aux lois internationales — contrebande, violation de blocus, par exemple — excuseraient quelques dérogations à cette règle.

Et, lorsque notre temps serait devenu de l'histoire, de l'histoire très ancienne même, nos petits-enfants se diraient peut-être que si notre droit était imparfait, au moins avons-nous su prévoir et préparer celui des nations nouvelles.

(1) Th. Morus, « l'Utopie ».

FIN.

Vu :

Lyon, le 15 novembre 1909.

Le Président de la thèse,

P. PIC.

Vu :

Lyon, le 15 novembre 1909.

Le Doyen,

FLÜRER.

Vu et permis d'imprimer :

Lyon, le 16 novembre 1909.

Le Recteur de l'Académie,

Président du Conseil de l'Université,

JOUBIN.

CHAUMONT. — Typographie et Lithographie CAVANIOL
